

15a. sesión

Viernes 16 de agosto de 1974, a las 10.50 horas

Presidente: Sr. A. YANKOV (Bulgaria).

Informes de los Presidentes de las sesiones oficiosas

1. El Sr. VALLARTA (México), hablando en su carácter de Presidente de las sesiones oficiosas sobre el tema 12 (preservación del medio marino), dice que el grupo de redacción y negociación ha considerado proyectos de artículos relativos a las obligaciones básicas de los Estados de proteger y preservar el medio marino y reducir su contaminación; el derecho de los Estados a explotar sus propios recursos naturales; las obligaciones especiales; la obligación de no propagar la contaminación de una zona a otra; la cooperación internacional y regional; la asistencia técnica, y los factores económicos en lo que respecta a las fuentes terrestres de contaminación del medio marino. Los resultados de los esfuerzos desplegados por el grupo de redacción y negociación se someterán a la consideración de las sesiones oficiosas sobre el tema 12 y posteriormente se elevarán a la Comisión.

2. El Sr. METTERNICH (República Federal de Alemania), hablando en su carácter de Presidente de las sesiones oficiosas sobre los temas 13 y 14 (Investigación científica y Desarrollo y transmisión de tecnología), dice que se están realizando esfuerzos para encontrar fórmulas específicas de variantes referentes a las condiciones generales en que habrá de llevarse a cabo la investigación científica del mar. El grupo oficioso de consulta y negociación ha preparado un cuadro completo sobre el particular. Las sesiones oficiosas han considerado el consentimiento, la participación y las obligaciones de los Estados ribereños, así como la cooperación internacional y regional para la investigación científica marina, incluidos el intercambio y publicación de datos científicos y las instituciones internacionales vinculadas al espacio oceánico. Los debates referentes a las condiciones generales para realizar la investigación científica marina se han postergado hasta la próxima sesión. También se ha convenido en que las cuestiones referentes a la condición del equipo científico en el medio marino y a las obligaciones y responsabilidades consiguientes han de ser consideradas en una etapa posterior, teniendo en cuenta el contexto de la convención en su conjunto. Se han presentado al respecto propuestas oficiosas. En su carácter de Presidente de las sesiones oficiosas, ha sido instado a preparar un texto sobre el

consentimiento, la participación y las obligaciones de los Estados ribereños, pues únicamente se han presentado unas pocas propuestas sobre el particular a la Comisión sobre la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos fuera de los Límites de la Jurisdicción Nacional. Dicho texto habrá de ser considerado en la próxima sesión oficiosa de la Tercera Comisión.

Preservación del medio marino (*continuación*)

[*Tema 12 del programa*]

3. El Sr. HOOR TEMPIS LIVI (Italia) manifiesta que su Gobierno, profundamente preocupado por el medio marino, en particular con respecto al Mar Mediterráneo, ha aprobado las disposiciones del principio 25 de la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano¹ referentes al papel que desempeñan las organizaciones internacionales en la preservación del medio. Recordando las exposiciones efectuadas por el Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, en la 31a. sesión plenaria, y por el Sr. Ahmed, funcionario también del PNUMA, en la 14a. sesión de la Comisión, desea formular un breve comentario sobre la cooperación entre los Estados y los organismos internacionales.

4. En primer lugar conviene en que los Estados que han ratificado las convenciones sobre vertimiento y contaminación del océano desde buques no sólo deberían acelerar los trámites internos para ponerlas en práctica, sino también exigir que los buques de su pabellón respetasen sus obligaciones internacionales. Al respecto, llama la atención sobre el hecho de que su Gobierno se ha adherido al Convenio internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques. Su delegación también cree que los Estados deberían cooperar en lo que respecta a la prestación de asistencia técnica a los países en desarrollo, a efectos de permitirles que participen en la investigación científica marina, adoptando medidas tendientes a proteger el medio marino. Por consiguiente, podría aceptar las disposiciones del inciso a) del

¹ Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, Estocolmo, 5 a 16 de junio de 1972 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.II.A.14), cap. I.

artículo 17 del proyecto de artículos presentado por Kenia e incluido en el documento A/CONF.62/C.3/L.2.

5. En segundo lugar, sostiene el criterio de que el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente debiera funcionar como coordinador internacional de las actividades ecológicas dentro y fuera del sistema de las Naciones Unidas, y no como organismo regulador supranacional encargado de hacer cumplir las políticas, normas y reglamentos o que trate de hacerse cargo de las responsabilidades sectoriales de las distintas organizaciones internacionales. Por lo tanto, debería coordinar las actividades sometiéndolas al control de la Junta de Coordinación del Medio Ambiente establecido de conformidad con la resolución 2997 (XXVII) de la Asamblea General.

6. En tercer lugar, puesto que considera que la preservación del medio marino por un lado y la protección de los recursos vivos del mar por el otro deben ser considerados separadamente por organizaciones distintas, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y otras organizaciones internacionales competentes deberían cooperar estrechamente para evitar la duplicación de esfuerzos; el PNUMA podría proporcionar el marco global en que se encuadrara la coordinación, revisión y dirección de las actividades de los Estados y organizaciones internacionales que pudieran influir en la calidad del medio marino. En consecuencia, su delegación preferiría mantener con algunas pequeñas enmiendas el texto presentado a la Comisión de los fondos marinos en el artículo XVII del documento A/AC.138/SC.III/L.41, en vez del artículo 14 de la propuesta de Kenia presentada en el documento A/CONF.62/C.3/L.2. En lo que atañe a las responsabilidades específicas, hace poco el Consejo de Administración del PNUMA, del cual forma parte Italia, ha impartido al PNUMA instrucciones para que asista a los Estados en el establecimiento, en el campo regional y local, de normas, principios y reglamentos para la prevención de la contaminación marina procedente de fuentes terrestres; la futura Convención debe reconocer asimismo que el PNUMA es el foro indicado para realizar esos esfuerzos.

7. En cuarto lugar, debe prestarse mayor consideración a los artículos 12 a 16 de la propuesta de Kenia.

8. Las Naciones Unidas han adoptado en 1972 decisiones de importancia histórica en cuanto al establecimiento de un mecanismo institucional para las actividades ecológicas; debe prestarse entonces la consideración debida al PNUMA en todas las convenciones internacionales que se refieran a la preservación del medio. Hay que tener en cuenta estas consideraciones al redactar los artículos pertinentes de la convención que la presente Conferencia está preparando.

9. El Sr. BARRA (Chile) desea informar a la Comisión que el petrolero *Metula* ha varado en la primera angostura del Estrecho de Magallanes, situado en el extremo austral de su país. El accidente, ocurrido el 9 de agosto, ha traído como consecuencia la ruptura de dos estanques de carga, lo que ha producido una mancha de petróleo de una longitud aproximada de 25 millas. Existen fundados temores de que el barco se pueda quebrar, lo que podría afectar tanto la seguridad de la navegación en la zona y de las personas que viven en los puertos próximos, cuanto la vida de las especies marinas locales.

10. Como consecuencia del accidente, su Gobierno ha adoptado de inmediato las medidas de emergencia necesarias e informado de lo ocurrido a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), solicitando la asistencia de expertos en el campo de los accidentes marinos y de la contaminación del mar no sólo de esa organización, sino también de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. Agradece a los Gobiernos

del Canadá y de los Estados Unidos por sus ofrecimientos de expertos y de asistencia técnica.

11. Su país se ha visto obligado a tomar la medida transitoria de limitar el paso por el Estrecho a buques tanques de más de 80.000 toneladas D. W. y calado superior a los 50 pies. Sin embargo, esa medida es solamente temporal y no pretende vulnerar de ninguna manera los tratados internacionales vigentes ni coartar la libertad de navegación. Por el contrario, debe interpretarse como una medida de seguridad para la navegación, ya que petroleros de tan subido tonelaje están más expuestos que otros buques a las contingencias de las condiciones climáticas que a menudo prevalecen en la zona.

12. Deben adoptarse medidas tendientes a prevenir esos accidentes y, en caso de llegar a suceder, hay que contar con los mecanismos internacionales necesarios para combatir eficazmente las graves consecuencias que se originan. Fundamentalmente, es necesario encontrar fórmulas de cooperación internacional en los casos en que esos accidentes acarreen daños a los países en desarrollo, como Chile, que no poseen los mismos adelantos tecnológicos que los países industrializados para hacerles frente.

13. Su delegación estima que los juristas, científicos y las industrias marinas podrían aunar esfuerzos para fortalecer la cooperación internacional y evitar la contaminación de los mares y la destrucción de sus recursos marinos. Teniendo en cuenta los crecientes riesgos de contaminación como consecuencia del derrame de petróleo de supertanques, es razonable esperar que los grandes consorcios petroleros puedan financiar estaciones regionales, bajo la supervisión de la OCMI con el objeto de reducir el riesgo de que se produzcan esos derrames, neutralizar la posible inflamación del combustible, y combatir los efectos contaminantes sobre el medio marino. La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es el foro adecuado para formular un llamado al respecto. El propósito perseguido por su país al traer a colación el caso del *Metula* ante la Comisión no es el de culpar a ningún Estado o compañía, sino que tiende fundamentalmente a sugerir la adopción de un método aceptable para evitar esos accidentes en lo futuro.

14. El PRESIDENTE elogia las sugerencias del representante de Chile. Añade que accidentes como el ocurrido con el *Metula* sirven para tomar mayor conciencia de la magnitud del problema y para poner de relieve la urgente necesidad de que los Estados ratifiquen las convenciones de la OCMI en vigor, como el Convenio internacional de la responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1969, el Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, de 1971, y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973. Confía en que el incidente del *Metula* induzca a la Comisión a redactar reglamentos eficaces para prevenir esos accidentes y atenuar sus efectos cuando se produzcan.

15. El Sr. RIPHAGEN (Países Bajos) comparte la preocupación del orador anterior y expresa su solidaridad con el pueblo chileno en relación al incidente. Según su información, el *Metula* es un buque de 210.000 toneladas dedicado al transporte de petróleo crudo, que enarbola la bandera de los Países Bajos, pertenece a la Curaçao Shipping Company, y es explotado por la Shell Tankers de Rotterdam. En el momento del accidente había dos pilotos chilenos a bordo. Poco después que el buque encallara a 60 millas náuticas de la entrada del Estrecho de Magallanes, partieron de Holanda expertos hacia Chile. Se obtuvieron asimismo los servicios del remolcador neerlandés *Black Sea*. En vista de que el buque no tiene fuerza motriz, ya se encuentra en camino un buque de alijo y se han enviado desde Europa por vía aérea 14 toneladas de equipo, incluidos grupos electrógenos.

16. Se ha derramado un total de 6.000 toneladas de petróleo pero no han ocurrido nuevos derrames. No se conoce la disponibilidad de productos químicos dispersantes. Los propietarios del buque participan en el plan TOVALOP, de modo que se dispone de una cobertura adecuada por concepto de daños.

17. Trabaja en el lugar un equipo de expertos en salvamento y se realizan conversaciones entre representantes del Shell y las autoridades chilenas sobre los pormenores de la operación de limpieza.

18. Las autoridades competentes de los Países Bajos emprenderán, desde luego, como es habitual en estos casos, una investigación cabal de las circunstancias y causas del accidente.

19. El Sr. ZEGERS (Chile) agradece al Presidente y al representante de los Países Bajos sus expresiones solidarias y se manifiesta de acuerdo con el Presidente en cuanto a la necesidad de fomentar la cooperación internacional en materia de prevención de los accidentes causantes de contaminación por el petróleo y de indemnización por los mismos. Una forma de proceder a dicha cooperación puede ser ratificar las pertinentes convenciones de la OCMI.

20. También es menester un mecanismo internacional que preste ayuda a los Estados, especialmente los Estados en desarrollo, que sufran perjuicios a causa de tales accidentes. En ese sentido, prestarían utilidad las estaciones regionales financiadas por las compañías petroleras y supervisadas por la OCMI, descritas por el orador en su declaración anterior, y la delegación de Chile está estudiando la posibilidad de elaborar un documento de trabajo al respecto.

21. El Sr. MENSAH (Organización Consultiva Marítima Intergubernamental) dice que la OCMI se ha matenido debidamente informada en lo que respecta al accidente del buque cisterna *Metula*. El Secretario General de la OCMI se ha entrevistado con el Embajador de Chile en Londres y le ha comunicado que la OCMI está dispuesta a proporcionar expertos a su Gobierno. La OCMI ha actuado además como intermediario entre Chile y los Gobiernos de otros países que podrían estar en condiciones de prestar asistencia.

22. El orador hace suyas las observaciones formuladas por el Presidente acerca de la necesidad de que los Estados se adhieran a las pertinentes convenciones de la OCMI y espera que en la nueva convención sobre el derecho del mar se incluyan artículos de tratado más eficaces, en los que estén concretamente previstas situaciones como la que examina la Comisión.

23. Señala a la atención de la Comisión el Convenio internacional de 1971 de constitución de un fondo internacional de indemnización por daños causados por la contaminación petrolera, destinado a complementar el Convenio internacional de 1969 de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. Una vez establecido, dicho fondo podrá otorgar indemnizaciones hasta un monto de 30 millones de dólares de los EE. UU. y, en algunos casos, hasta de 60 millones de dólares. Pero el Convenio de 1971 no trata solamente de la indemnización. El director del fondo estará facultado para facilitar créditos a los Estados con objeto de que éstos puedan hacer frente a la contaminación por hidrocarburos resultante de accidentes. El Convenio ofrece así la posibilidad de contar con un mecanismo internacional como el recomendado por el representante de Chile, que permita a los Estados, especialmente a los Estados en desarrollo, hacer frente a los problemas resultantes de los daños causados por la contaminación provocada por el petróleo. Para que el Convenio entre en vigencia es menester la ratificación por 8 Estados, y si bien solamente uno lo ha ratificado hasta ahora, muchos están examinando activamente la posibilidad de hacerlo. La OCMI es-

pera que dicho Convenio entre en vigencia en el transcurso de 1975.

24. El Sr. SCHRAM (Islandia) dice que si bien existen todavía bastantes discrepancias entre las delegaciones sobre los elementos que han de formar parte de una convención general sobre el medio marino, la Comisión debe mantener su propósito fundamental de lograr un texto de transacción.

25. En su mayoría, los participantes en la Conferencia parecen estar en favor del enfoque zonal para la prevención de la contaminación del mar. Sin embargo, debe establecerse en la materia un equilibrio equitativo entre las competencias del Estado ribereño y las del Estado del pabellón dentro de la zona económica de 200 millas. Se debe conferir al Estado ribereño plena jurisdicción para adoptar reglamentos encajinados a conservar el medio marino, a reserva de que dichos reglamentos se basen en normas y reglas internacionales. De este modo, el nuevo régimen de la jurisdicción del Estado ribereño en materia de lucha contra la contaminación no redundará, como temen varias delegaciones, en perjuicio de la libertad de la navegación internacional.

26. De acuerdo con el principio de los derechos soberanos del Estado ribereño en la zona, dicho Estado deberá estar facultado para hacer cumplir en la misma las disposiciones relativas a la contaminación, del mismo modo que le cabe el derecho de ejercer su jurisdicción económica en la misma. Se han formulado varias propuestas sobre la jurisdicción del Estado del pabellón para hacer cumplir las disposiciones. Sin embargo, la práctica de las comisiones internacionales de pesca constituye un valioso ejemplo de la aplicación del derecho del Estado ribereño a inspeccionar y a embargar buques extranjeros cuando las circunstancias así lo justifican. Desde luego, el Estado ribereño deberá en todo momento ejercer tales derechos sin entorpecer indebidamente los demás usos legítimos del mar.

27. Durante el presente período de sesiones de la Conferencia, no habrá tiempo suficiente para examinar en detalle el importante tema de la responsabilidad y los daños, si bien cabe esperar que se llegue a un consenso sobre la aceptación del principio de la responsabilidad de los Estados por los daños que les son imputables, ocasionados en zonas comprendidas en la jurisdicción de otros Estados o en perjuicio de esas zonas, y el de la responsabilidad de los Estados de garantizar que las actividades realizadas dentro de su jurisdicción o bajo su control no ocasionen daños al medio ambiente de otros Estados. A ese respecto, se plantea un problema especial en relación con la zona situada fuera de la jurisdicción nacional. La aplicación de las normas internacionales relativas a esa zona deberá incumbir a un organismo internacional como el PNUMA y las obligaciones resultantes de los daños que se ocasionen en la misma deberán recaer sobre los Estados responsables.

28. Sir Roger JACKLING (Reino Unido) expresa su pesar por el accidente del *Metula* y su confianza en que será posible reducir al mínimo los daños ocasionados al medio marino. Dicho accidente pone de relieve la necesidad de planificación y asistencia técnica para casos de urgencia. El orador observa con satisfacción que el grupo de trabajo oficioso ha convenido en medidas relativas a este particular.

29. La prevención y control de la contaminación del mar ha sido objeto de considerables esfuerzos en los últimos años; el orador hace saber con agrado a la Comisión que, como resultado de legislación recientemente promulgada, su Gobierno está actualmente en condiciones de ratificar el Convenio internacional de 1969 de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, el Convenio internacional de 1971 sobre constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, las enmiendas de 1971 a la Convención internacional de 1954 para

la prevención de la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos, el Convenio de Londres de 1972 sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias y el Convenio de Oslo de 1972 para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves. Actualmente el Gobierno del Reino Unido impone a sus buques las normas estipuladas en las enmiendas de 1969 a la Convención de 1954, aun cuando dichas enmiendas no tienen aún aplicación internacional y su puesta en práctica entraña un perjuicio para la capacidad competitiva de los buques británicos. El Reino Unido ha firmado en febrero de 1974, junto con un grupo de países europeos, el Convenio para la prevención de la contaminación marina de origen terrestre, que está encaminado a poner freno a ese problema en el Mar del Norte y en el Atlántico nororiental.

30. A juicio de la delegación del Reino Unido, la presente Conferencia tiene el cometido de facilitar un marco eficaz en el que puedan incorporarse, entre otros, los convenios mencionados, manteniendo un equilibrio razonable con otros objetivos. Sobre esta base se debe realizar una evaluación científica de la contaminación. Los costos de la lucha contra la contaminación deben estar en proporción con los beneficios que se deriven de esa lucha.

31. La delegación del Reino Unido estima que la cuantía de los costos afectará inevitablemente la celeridad con que se ha de eliminar la contaminación del medio marino; asimismo, condena los intentos de introducir una duplicación de normas en virtud de la cual un Estado puede imponer normas más estrictas que las convenidas internacionalmente a los buques que ingresen a sus aguas, al tiempo de insistir en que se permita que sus propios buques no cumplan siquiera las normas internacionales mínimas en aguas de otros Estados.

32. La contaminación es un problema mundial, y la delegación del Reino Unido se manifiesta muy preocupada por propuestas que de hecho crearían sistemas de segunda clase, de los que difícilmente resultarán disposiciones que cuenten con aceptación general.

33. El régimen que surja de la presente Conferencia deberá hacer recaer una responsabilidad considerable en los Estados ribereños en lo que atañe a la lucha contra la contaminación en las aguas adyacentes a su territorio. Como Estado ribereño que ha sufrido casos importantes de contaminación, el Reino Unido apoya los derechos y obligaciones de los Estados ribereños de tomar medidas contra la contaminación del mar provocada por fuentes de tierra o de los fondos marinos y por vertimientos, siempre que el régimen propuesto contenga las debidas salvaguardias.

34. La contaminación provocada por buques, aun cuando en su conjunto ocasiona probablemente menos daños que la provocada por fuentes terrestres, plantea problemas más difíciles para su control. En la actualidad, la responsabilidad en la materia recae casi enteramente sobre los Estados del pabellón. Este sistema ha sido objeto de críticas; es cierto que algunos Estados del pabellón cumplen más minuciosamente que otros sus responsabilidades, pero no hay que pasar por alto los resultados alcanzados. Hay un justificado sentido de urgencia con respecto a la prevención de la contaminación y cierta impaciencia ante el proceso que siguen las negociaciones internacionales. La OCMI y los Estados marítimos y ribereños se han empeñado en acelerar ese proceso. Mucho han avanzado los acuerdos y su aplicación merced a la aprobación de resoluciones en las que se recomiendan códigos de prácticas, normas y directrices, que, junto con los estudios realizados por la OCMI y distribuidos a los países miembros, suelen determinar las correspondientes medidas de los Estados del pabellón, aun cuando éstos no están formalmente obligados a adoptarlas. Los convenios formales exigen más tiempo, pero incluso a este respecto los logros

son positivos. Asimismo, se están considerando propuestas encaminadas a permitir la aprobación de enmiendas técnicas a los convenios por el procedimiento de "aceptación pasiva", merced al cual el mecanismo de los acuerdos internacionales podrá mantenerse al ritmo de la rápida evolución tecnológica del mundo moderno.

35. En este contexto debe examinarse la reclamación de una mayor participación de los Estados ribereños en la lucha contra la contaminación provocada por buques. La delegación del Reino Unido estima que todo régimen que permita la adopción de disposiciones sobre descarga y construcción de buques por métodos que escapen al acuerdo internacional dará lugar a graves problemas prácticos. Su parecer sobre el particular ha quedado expresado en la 25a. sesión de la Segunda Comisión. Algunas delegaciones han hecho hincapié en la necesidad de ratificar el derecho de los Estados a proteger sus recursos económicos de la contaminación. Si bien acepta este principio en los casos en que tenga validez y aplicación, la delegación británica considera que la protección de los recursos económicos de la contaminación provocada por buques tendrá su mayor eficacia por conducto de los acuerdos internacionales.

36. Refiriéndose a la cuestión de la aplicación de las normas, el orador afirma que su Gobierno asume con mucha seriedad sus responsabilidades en la materia. Inspecciona buques en puerto, actúa en respuesta a la información recibida del exterior y, en todos los casos que se le comunican, entabla los procedimientos administrativos o judiciales que correspondan. A este respecto, uno de los problemas principales con que se enfrenta es el de obtener pruebas que sean suficientes a juicio de los tribunales y que permitan dictar las pertinentes condenas. La atribución de facultades de aplicación de normas a los países ribereños no resolverá el problema. En el Convenio de 1973, que prevé el sistema de inspección por el Estado portuario para obtener las pruebas requeridas por el Estado del Pabellón, ha contribuido en gran medida a facilitar los procedimientos judiciales. En relación con la opinión recién expresada por el representante de Islandia sobre el papel de las prácticas seguidas por las comisiones de pesca, el orador estima que éstas no son necesariamente aplicables a la lucha contra la contaminación del mar, puesto que es más fácil reunir pruebas en el caso de la pesca. Sin embargo, es menester una definición más rigurosa de las responsabilidades del Estado del pabellón, y la delegación del Reino Unido recientemente presentó propuestas a la Segunda Comisión a tal efecto (A/CONF.62/C.2/L.54).

37. El Gobierno del Reino Unido se hace cargo del interés de muchos Estados en que los reglamentos se cumplan de manera efectiva. Estima que se pueden encontrar medios para atender a esos intereses, sin dejar de reconocer la función importante que deben seguir desempeñando los Estados del pabellón en la prevención de la contaminación del mar y la necesidad de asegurar que no se pongan trabas innecesarias al comercio mundial.

38. La ratificación y la aplicación de los actuales convenios internacionales relativos a la contaminación del mar constituyen la mejor forma de mejorar el medio marino; el orador expresa su decidido apoyo al llamamiento dirigido por el Presidente a los miembros de la Comisión para que recomienden a sus respectivos Gobiernos que ratifiquen dichos convenios a la mayor brevedad posible, conforme lo han hecho ya en su mayoría los países marítimos.

39. El Sr. BREVER (República Federal de Alemania) expresa su solidaridad por el incidente del *Metula* y sus esperanzas de que sus consecuencias no sean demasiado desastrosas. El orador informa a la Comisión que el Parlamento de la República Federal de Alemania está examinando actualmente el Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en los casos de accidente de contaminación de las aguas

del mar por hidrocarburos, el Convenio internacional de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos. Espera que las actuaciones parlamentarias se completen dentro de poco y que Alemania se encuentre en condiciones de ratificar esos convenios antes de finalizar el año. La República Federal de Alemania, juntamente con los Países Bajos, Bélgica, Francia, el Reino Unido, Noruega, Suecia y Dinamarca, es parte del acuerdo regional de 1969 sobre cooperación en materia de contaminación por hidrocarburos en el Mar del Norte. Tales acuerdos regionales son útiles como suplemento general de reglamentaciones globales.

40. El Sr. JAIN (India) expresa sus sentimientos de solidaridad con el pueblo de Chile con motivo del incidente del *Metula* y encomia los esfuerzos que realizan los países desarrollados y las organizaciones internacionales para limitar los daños causados al medio marino.

41. El orador pregunta si, en el caso de daños causados por la contaminación a las pesquerías, la jurisdicción del Estado ribereño puede sólo hacerse respetar en el Estado del puerto y no en el lugar donde aquéllos han sido causados.

42. El PRESIDENTE contesta que la cuestión de la jurisdicción del Estado ribereño ya ha sido considerada por la Comisión. El Presidente supone que el representante de la India desea poner de relieve la importancia de estar protegido contra la contaminación. Este aspecto de la cuestión podrá ser objeto de nuevas deliberaciones.

43. El Sr. KOVALEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas), recordando el serio incidente del que ha informado el representante de Chile, reitera una vez más el sincero interés de su delegación porque se adopten las medidas más eficaces posibles para prevenir la contaminación marina. En el mes de marzo de 1974, el Gobierno de la Unión Soviética firmó la Convención de Helsinki sobre la protección del medio marino en la zona del Mar Báltico (véase A/CONF.62/C.3/L.1); en julio de 1974 firmó el Convenio internacional de 1973 para prevenir la contaminación por buques, y en la actualidad estudia seriamente la posibilidad de ser parte en el Convenio de 1971 de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos al que se ha referido durante la sesión el representante de la OCMI.

44. La futura convención debe incluir también enérgicas disposiciones que garanticen el derecho de los Estados ribereños a tomar medidas fuera de sus aguas territoriales cuando ocurran incidentes en el mar que sean una seria amenaza para sus costas. Esas disposiciones se aplicarían no sólo en el caso de incidentes con barcos, sino también cuando los incidentes estén relacionados con la explotación de los fondos marinos. La delegación soviética apoya la propuesta de que se haga mayor la responsabilidad civil de los Estados del pabellón por todo el daño causado a otros Estados por contaminación marina proveniente de barcos que naveguen bajo su bandera. Sin embargo, no puede estar de acuerdo con la propuesta de que los Estados tengan plena jurisdicción legislativa para impedir la contaminación del mar dentro de la zona de 200 millas situada frente a sus costas, puesto que esto sería causa de injerencias indebidas en la navegación internacional y la pesquería y daría derecho al Estado ribereño a detener barcos extranjeros para inspeccionarlos y llevarlos a puerto, y aun para arrestar al capitán y/o la tripulación. Por consiguiente, una disposición de esa índole elevaría los costos de los fletes y tendría efectos perjudiciales sobre la economía de los países en desarrollo. En consecuencia, y aunque el orador apoya la aplicación de medidas más estrictas para impedir la contaminación marina, no puede estar de acuerdo con que el Estado ribereño retenga

la plena responsabilidad jurídica para impedir la contaminación en la zona de 200 millas situada frente a su costa.

45. El Sr. LOPEZ REYNA (Colombia), hablando en nombre del Grupo de los 77, transmite al pueblo de Chile la solidaridad del Grupo por el incidente del *Metula*. El orador apoya sin reservas el llamamiento hecho por el Presidente para que las organizaciones internacionales presten su cooperación y para que se adopten medidas que contribuyan a prevenir dichos incidentes.

46. El Sr. YTURRIAGA BARBERAN (España), uniéndose a otras delegaciones, expresa su solidaridad al pueblo de Chile por el incidente del *Metula* y espera que sea posible limitar los daños a un mínimo. España comprende los efectos de tales incidentes por haber sufrido daños similares como consecuencia de la contaminación causada por hidrocarburos y productos químicos. Estos incidentes demuestran la necesidad de reconocer a los Estados ribereños el derecho de controlar la contaminación en los mares adyacentes a sus costas. Por dicha razón, la delegación de España es una de las patrocinadoras del documento A/CONF.62/C.3/L.6, donde figuran disposiciones relativas al enfoque por zonas del problema de la contaminación marina. La competencia exclusiva del Estado del pabellón es insuficiente y no puede ya aceptarse. Es necesario garantizar una competencia razonable al Estado ribereño y adoptar medidas para prevenir la contaminación marina, juntamente con disposiciones para hacer cumplir las sanciones contra los responsables del daño. El representante de España, país que ha ratificado la mayor parte de los acuerdos internacionales para la protección del medio marino contra la contaminación proveniente de buques, apoya el llamamiento del Presidente a los miembros de la Comisión para que recomienden a sus Gobiernos que se adhieran a las convenciones pertinentes de la OCMI.

47. El Sr. MITSCHKA (República Democrática Alemana) dice que su país, que es parte de la Convención de Helsinki sobre la protección del medio marino en la zona del Mar Báltico, espera ratificar próximamente las convenciones de 1969 de la OCMI relativas al daño por contaminación y al Convenio internacional de 1973 para prevenir la contaminación causada por buques.

Organización de los trabajos

48. El PRESIDENTE sugiere que, a raíz de la celebración de sesiones oficiosas acerca de los temas 12, 13 y 14, la Comisión podría reunirse oficialmente el lunes 26 de agosto, para aprobar su informe. Sugiere también que, tal como lo recomendó la mesa de la Comisión, el informe sea breve, conciso y factual, con anexos que contengan los proyectos de artículos consolidados y convenidos que fueron considerados en sesiones oficiosas y transmitidos a la Comisión en forma de carta dirigidas por los presidentes de las sesiones oficiosas al Presidente de la Comisión. Estos anexos permitirán que, en los futuros períodos de sesiones de la Conferencia, se aprovechen al máximo los resultados alcanzados en la presente Conferencia.

49. El orador menciona también que se ha sugerido que, en su condición de Presidente de la Comisión, haga una exposición final resumiendo los trabajos de ésta. En esta declaración, que no comprometería a la Comisión, el orador no proyecta describir los trabajos realizados sino plantear cuestiones que interesarán a los futuros trabajos de la Comisión.

50. El Sr. HASSAN (Sudán), Relator, dice que la Mesa de la Conferencia aún debe tomar una decisión sobre los informes. A pesar de esto, el orador ya ha consultado con miembros de la Comisión sobre la forma probable que tendrá el informe de la Comisión. Son dos las tendencias dominantes: la primera sostiene que el objetivo principal del informe

es el de asegurar que los progresos logrados en el actual período de sesiones de la Conferencia continúen en períodos futuros, y opina que el mejor modo de lograrlo es el de tener un informe factual que, en lugar de ocuparse de las cuestiones de fondo, describa el trabajo de la Comisión. La segunda tendencia sostiene que la mayor parte de las delegaciones cree que las opiniones mantenidas en el seno de la Comisión sobre las diversas cuestiones no deben reflejarse en el informe, pues tendrían que extraerse del debate general celebrado al comienzo del período de sesiones.

51. El Relator sugiere, en consecuencia, que el informe sea conciso y factual, describa la constitución de la Comisión, la composición de la Mesa y la organización de los trabajos, y que dé el número de sesiones y enumere los documentos presentados. El informe deberá tener anexos donde figuren las comunicaciones de los presidentes de las sesiones oficiosas sobre el tema 12, y los temas 13 y 14. Esas comunicaciones permitirían informarse sobre los progresos que, en forma de proyectos de textos consolidados o convenidos, se lograron en las sesiones oficiosas. Además, se incluiría toda otra observación que los presidentes crean pueda interesar a la labor de la Comisión en el próximo período de sesiones de la Conferencia.

52. El Sr. LOPEZ REYNA (Colombia), hablando en nombre del Grupo de los 77, pide al Presidente que suspenda las sesiones vespertina y nocturna del día siguiente, al igual que las dos sesiones de la próxima semana, para permitir que se reúna el Grupo de los 77 y apruebe el proyecto de artículos sobre las cuestiones de la contaminación, la investigación científica y la transmisión de tecnología. El Grupo de los 77 cree que podrá aportar una valiosa contribución a los trabajos de la Comisión si presenta un proyecto de artículos consolidados.

53. El Sr. VALLARTA (México), dice que, en su condición de representante de México, apoya el pedido formulado por el representante de Colombia. Sin embargo, en su condición de Presidente de las sesiones oficiosas deberá solicitar tiempo adicional para poder celebrarlas a fin de que los proyectos preparados por el pequeño grupo de negociaciones oficiosas puedan presentarse para su aprobación en sesiones oficiosas donde estén representados todos los miembros de la Comisión. El orador recuerda que hasta ahora han sido pequeños grupos los que han presentado documentos a la Comisión de fondos marinos, documentos que no habían sido aprobados

por la mayor parte de los representantes, lo que los debilitaba considerablemente. En consecuencia, pide que se reserven dos o tres sesiones para celebrar sesiones oficiosas.

54. El Sr. JAIN (India), el Sr. BOHTE (Yugoslavia), el Sr. LIU Han-hui (China) y el Sr. RODRIGUEZ (Venezuela) también apoyan la propuesta del representante de Colombia.

55. El PRESIDENTE sugiere que, como transacción, se invite al Grupo de los 77 a que celebre sesiones esta tarde y esta noche, el lunes por la noche y el martes por la mañana o por la tarde. Si no hay objeciones, supondrá que la Comisión aprueba esta sugerencia.

Así queda acordado.

56. El Sr. YTURRIAGA BARBERAN (España) observa que deberá preverse suficiente tiempo al final del período de sesiones para traducir los documentos y el informe de la Comisión.

57. Comentando sobre la forma que ha de adoptar el informe, el representante de España conviene en que debe tratarse de un informe factual, pero sugiere que, además de los anexos con los tres textos consolidados, se incluyan también en el informe las enmiendas y variantes de los documentos de sala de conferencia relativos a artículos sobre los que no se llegó a un acuerdo.

58. El Sr. VALLARTA (México) dice que los documentos de trabajo sobre la contaminación marina y los cuadros comparativos se han publicado, a pedido de muchas delegaciones, como documentos oficiosos y que será necesario contar con la aprobación de la Comisión antes de poder publicarlos como documentos oficiales.

59. El Sr. HASSAN (Sudán), Relator, dice que los documentos de sala de conferencia, que son documentos de carácter sumamente oficiosos, habrán de examinarse nuevamente en sesiones oficiosas donde se podrá decidir cuáles habrán de incluirse en el informe.

60. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, supondrá que la Comisión acepta la forma de informe sugerida por el Relator, con sujeción a las instrucciones que pueda formular la Mesa de la Conferencia.

Se levanta la sesión a las 13.20 horas.