

## 19a. sesión

Miércoles 26 de marzo de 1975, a las 10.55 horas

*Presidente:* Sr. A. YANKOV (Bulgaria).

### **Homenaje a la memoria del Rey Faisal de la Arabia Saudita**

1. El PRESIDENTE, en nombre de la Comisión, da el pésame a la delegación de la Arabia Saudita por la muerte del Rey Faisal. Anuncia que el Presidente de la Conferencia se propone convocar a una sesión plenaria extraordinaria el 27 de marzo para rendir homenaje a la memoria del Rey Faisal.

*Por invitación del Presidente, los representantes guardan un minuto de silencio en homenaje a la memoria del Rey Faisal.*

2. El Sr. HAJJAR (Arabia Saudita) agradece al Presidente y a la Comisión el pésame expresado a su delegación por la trágica muerte del Rey Faisal.

### **Preservación del medio marino**

*[Tema 12 del programa]*

3. Sir Roger JACKLING (Reino Unido) presenta en nombre de los patrocinadores el proyecto de artículos sobre

la prevención, la reducción y el control de la contaminación marina (A/CONF.62/C.3/L.24) y dice que uno de los principales objetivos de su delegación en la Conferencia es el de procurar un compromiso para prevenir y controlar la contaminación. El Reino Unido es particularmente vulnerable a este respecto, dado que sus costas son objeto del mayor tráfico marítimo del mundo. En la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) el Reino Unido tomó la iniciativa de formular un programa de 18 puntos para hacer frente a los peligros de la contaminación accidental, cuando el desastre del *Torrey Canyon* en 1967 puso en evidencia las medidas preventivas que debían adoptarse con respecto a la construcción de buques cisterna y su explotación.

4. El Reino Unido también se halla expuesto a la contaminación deliberadamente producida por los buques, y ha sido uno de los principales promotores de la modificación o la adopción de varias convenciones relativas a esa forma de contaminación. Como Estado ribereño, el

Reino Unido reconoce que la amenaza es esencialmente internacional y que sólo podría ser controlada en forma efectiva merced a la imposición, por conductos internacionales, de una serie uniforme de reglamentaciones que estipularan normas de gran seguridad. Tal procedimiento aseguraría también la cooperación de los armadores, porque establecería la igualdad de trato entre ellos.

5. Por cierto, el hecho de que en los últimos años hayan disminuido los accidentes y los vertimientos deliberados a pesar del aumento del tráfico demuestra que la cooperación entre los gobiernos y los armadores es efectiva y que se están observando mejor las reglamentaciones internacionales.

6. Con respecto a la aplicación efectiva de las reglamentaciones internacionales, la delegación británica presentó en el segundo período de sesiones propuestas en las que pone de relieve la responsabilidad primordial del Estado del pabellón para garantizar la seguridad de sus buques. Sin embargo, ha reconocido que en lo que se refiere a la contaminación causada por buques muchos países desean que se adopten disposiciones obligatorias más amplias respecto de los Estados distintos del Estado del pabellón. En vista de esas opiniones y del hecho de que muchos buques que navegan por la costa del Reino Unido no hacen escala en sus puertos, la delegación británica ha llegado a la conclusión de que sería útil adoptar otras disposiciones obligatorias con tal de que se prevean suficientes salvaguardias contra los abusos.

7. En la práctica, la aplicación de esas disposiciones consiste en reconocer el buque y en expedirle un certificado internacional que normalmente es aceptado en los puertos de los países partes en la convención pertinente. Sin embargo, la convención también prevé la inspección en los puertos de escala en los casos en que haya motivos para sospechar que un buque o su equipaje no responden a lo que indica el certificado. Además, hay casos de transgresiones en el mar en que la aplicación de las reglamentaciones sobre vertimientos es harto difícil. El Reino Unido está empeñado en entablar demanda contra los buques nacionales y extranjeros que cometen violaciones dentro de sus aguas territoriales cuando entran en puertos británicos; también ha presentado demandas a gobiernos extranjeros. Sin embargo, las autoridades del Reino Unido han tropezado con dificultades para obtener pruebas suficientes a fin de que un procedimiento prospere, tanto en el país como en el extranjero. En los cinco últimos años ha sido posible vincular con determinados buques 203 de los 900 vertimientos ocurridos cerca de las costas del Reino Unido, pero la demanda sólo prosperó en 18 de esos casos.

8. Por lo tanto, es evidente que el cumplimiento de las disposiciones sobre contaminación debe imponerse antes de que el buque pueda violarlas, y por ese motivo la delegación británica parte de la premisa de que el Estado del pabellón es inicialmente responsable de sus propios buques.

9. Esa posición se expresa claramente en el artículo 3. A juzgar por la experiencia del Reino Unido, los Estados del pabellón se han mostrado bastante dispuestos a cooperar en los casos de buques que han infringido las reglamentaciones dentro o fuera de las aguas territoriales. Sin embargo, hay buques que eluden el proceso judicial porque navegan por las costas del Reino Unido sin hacer escala en sus puertos. En tales casos sería evidentemente ventajoso establecer un sistema de disposiciones obligatorias en relación con otros Estados cuando dichos buques hicieran posteriormente escala en sus puertos. A tales efectos, en los párrafos 9 a 19 del artículo 3 se propone un sistema de inspección por el Estado del puerto de escala, y el derecho del Estado ribereño a solicitar información de los buques en tránsito. El

Estado ribereño tendría entonces la opción de pedir al Estado del pabellón, o al Estado del puerto si lo prefiere, que adopte medidas. El artículo 3 impone a ambos Estados la obligación de dar curso a la petición del Estado ribereño.

10. Aunque esos cambios de jurisdicción no sean una panacea, el orador confía que el sistema de jurisdicción del Estado del puerto sería de utilidad en la lucha contra la contaminación, pues complementaría el mejor control por el Estado del pabellón previsto en los párrafos 6 a 8 del artículo 3.

11. Como ya ha indicado el orador, uno de los problemas que plantean las presuntas transgresiones es la dificultad de obtener pruebas como las que exigen los tribunales. Por consiguiente, en el párrafo 12 del artículo 3 se propone que esa prueba se obtenga en el puerto siguiente de escala, sea a iniciativa del propio Estado del puerto o a petición de un Estado ribereño. Además, para ayudar al Estado ribereño a obtener la información pertinente en que ha de basar tales peticiones, los párrafos 20 a 22 del artículo 3 establecen su derecho a solicitar información de cualquier buque; el párrafo 21 impone una obligación al Estado del pabellón a fin de asegurar que sus buques suministren tal información. A algunos países les atrae la idea de facultar a los Estados ribereños para inspeccionar y aun embargar buques en el mar. No obstante, existen dificultades prácticas para detener y abordar grandes buques en una ruta marítima muy transitada, y cualquier prueba que se obtuviera de ese modo sería igualmente asequible en el siguiente puerto de escala.

12. El artículo 3 establece un sistema de disposiciones obligatorias, desde la obligación inicial del Estado del pabellón, pasando por la inspección y la aplicación de medidas por el Estado del puerto, hasta el derecho del Estado ribereño a solicitar información de los buques en tránsito. En todas estas disposiciones, las obligaciones y los derechos van acompañados de salvaguardias adecuadas. Se advertirá que el artículo entraña un cambio en la posición del Reino Unido, debido en parte a una reevaluación de sus exigencias como Estado ribereño y, en parte, al deseo de tener en cuenta la posición de muchos otros países.

13. El proyecto de artículos contenido en el documento A/CONF.62/C.3/L.24 también se refiere a las fuentes de contaminación marina distintas de la causada por los buques, que plantean menos problemas porque son estáticas y pueden ser objeto del control nacional y de la aplicación de medidas conjuntamente con otros Estados. Hay asimismo artículos que prevén salvaguardias y disposiciones apropiadas para el arreglo de controversias.

14. El Sr. BENTEIN (Bélgica) dice que su delegación se ha sumado a los patrocinadores del proyecto contenido en el documento A/CONF.62/C.3/L.24 por varias razones. Primero, el proyecto de artículos refuerza las reglamentaciones internacionales vigentes, así como las del Convenio internacional para la prevención de la contaminación del mar originada por buques de 1973, que no ha entrado en vigor todavía. Como país interesado en la explotación de los recursos vivos de los mares, y cuyas costas están expuestas a un tráfico marítimo intenso, Bélgica apoya decididamente esas disposiciones. Al propio tiempo, Bélgica elabora productos para la reexportación y es un país de tránsito; en consecuencia, le interesa asegurar el desarrollo armonioso y sin trabas de la navegación. Por ello, está particularmente interesada en el sistema propuesto para hacer frente a la contaminación causada por los buques.

15. Si bien el artículo 3 da a los Estados del puerto facultades de inspección y de procedimiento judicial en los casos de presuntas transgresiones, y a los Estados ribereños derechos de solicitar información, reconoce que la

responsabilidad primordial corresponde al Estado del pabellón. Es necesario salvaguardar ese principio a fin de preservar la situación jurídica existente de los buques oceánicos en alta mar, lo cual redundaría en interés de todos los Estados, incluso los Estados ribereños. Además, el principio se equilibra mediante sólidas garantías de los derechos de cualquier Estado de puerto de escala que resulte perjudicado.

16. Al propio tiempo, el artículo 3 toma en consideración la necesidad de no entorpecer el tráfico marítimo. El principio de las facultades combinadas del Estado del puerto y del Estado del pabellón garantiza el mantenimiento del movimiento normal de los buques, pues éstos no estarían sujetos a embargo cerca de las costas de otros Estados, a una detención indefinida o al riesgo de ser convoyados a puertos inadecuados.

17. Por razones prácticas, la delegación belga no es partidaria de conceder a los Estados ribereños facultades más amplias que las que se proponen en el proyecto de artículos. Por otra parte, reconoce que un Estado podría tener interés especial en preservar una zona particularmente vulnerable del mar. Esa situación se contempla en los párrafos 2 y 3 del artículo 3, que disponen el establecimiento de zonas especiales bajo control internacional.

18. Por último, el proyecto de artículos establecería un sistema hermético siempre que todos los Estados se adhieran a la propuesta convención general sobre el derecho del mar y a las convenciones especiales sobre la preservación del medio marino. Promovería la cooperación internacional y sólo sería inaceptable para los que trataran de eludir sus obligaciones internacionales. En particular, las disposiciones relativas a la contaminación provocada por buques ofrece la ventaja de un doble sistema de medidas de aplicación — las del Estado ribereño y las del Estado del pabellón — sin los inconvenientes concomitantes. A primera vista el sistema puede parecer complejo, pero un estudio más detenido demostrará que es claro y lógico a la vez.

19. El Sr. RIPHAGEN (Países Bajos) dice que su país, uno de los patrocinadores del proyecto de artículos, es un Estado ribereño con una serie de puertos importantes de gran volumen de tráfico, especialmente vulnerable a la contaminación causada por buques. Por consiguiente, considera fundamental contar con un sistema eficaz para combatir la contaminación y garantizar la aplicación de las disposiciones reglamentarias internacionales. El proyecto de artículos establece dicho sistema y constituye una base de discusión muy útil.

20. El Sr. BUHL (Dinamarca) informa que su delegación patrocinó el proyecto de artículos movida por el deseo de contar con un instrumento eficaz para formular reglamentaciones internacionalmente convenidas acerca del control de la contaminación marina.

21. Refiriéndose a los artículos 1, 2 y 4, que tratan de la contaminación marina de origen terrestre, de la explotación y de la explotación de los fondos marinos y del vertimiento, el orador destaca la necesidad de aplicar un enfoque mundial para llegar a acuerdos sobre esos problemas. Habida cuenta de los efectos a largo plazo de la contaminación sobre la ecología marina, habrían de concebirse asimismo medidas regionales que se ajustaran a las directrices internacionalmente reconocidas, y los países deberían armonizar sus políticas para que los riesgos no se transfirieran de una zona a otra.

22. El artículo 3 pone igualmente de manifiesto la necesidad de un enfoque mundial para que se preserve el medio marino sin perjudicar a la navegación internacional. Dinamarca, situada en la encrucijada de las principales líneas de navegación marítima, es muy consciente de la

necesidad de proteger sus costas contra la contaminación causada por los buques, lo que solamente puede conseguirse mediante reglamentación rigurosa que todos respeten. A juicio de su delegación, la jurisdicción sobre los buques debe corresponder en primer lugar al Estado del pabellón, cuyo deber y derecho es garantizar la aplicación efectiva de las reglamentaciones, tal como se indica en los párrafos 6 a 8 del artículo 3, pero esa jurisdicción debería completarse con el derecho del Estado del puerto a la inspección y a la aplicación de las disposiciones, tal como se prevé en los párrafos 9 a 19.

23. La delegación de Dinamarca atribuye especial importancia a la adopción de métodos especiales obligatorios, como los expuestos en los párrafos 2 a 4 del artículo 3, para prevenir la contaminación causada por los buques en zonas especialmente vulnerables, como las aguas del Artico; en el Convenio internacional de 1973 para la prevención de la contaminación del mar originada por buques y en el Convenio de 1974 sobre la Protección del Medio Marino de la Zona del Mar Báltico se reconoce la necesidad de esos métodos. Los gobiernos responsables de esas zonas deberán poder invocar los procedimientos establecidos en los párrafos 2 a 4 para evitar el deterioro del medio marino.

24. El Sr. HAKAPAA (Finlandia) acoge con satisfacción el proyecto de artículos, en que se propone una solución equilibrada a los muchos problemas relacionados con la contaminación marina y se tienen en cuenta, al describir las facultades de los Estados del pabellón, del puerto y ribereño, tanto la necesidad de proteger el medio marino de los Estados ribereños como los intereses de la navegación. Al definir las facultades del Estado del puerto en la aplicación de medidas y del derecho del Estado ribereño a solicitar información, sería útil establecer como criterio básico el daño que se cause o pueda causarse a los intereses costeros.

25. No obstante, habría que estudiar más algunos artículos del proyecto. Por ejemplo, en la convención debería estipularse que el Estado ribereño conservará la facultad de regular y aplicar medidas dentro de sus aguas territoriales. Algunos países, entre ellos Finlandia, han establecido normas para proteger el medio marino cuya rescisión no parece justificarse. No obstante, su delegación está dispuesta a apoyar una solución en la que se someta a reglamentación internacional el diseño, la construcción, la dotación o el equipaje de los buques.

26. En cuanto a las disposiciones para zonas especiales, deberían reconocerse al Estado ribereño, bajo el control de la organización internacional competente, ciertas atribuciones con respecto a las normas contra la contaminación causada por buques.

27. Por último, es urgente llegar a un acuerdo sobre los principios básicos relativos a las responsabilidades y obligaciones en las actividades tanto de los propios Estados como de las personas bajo su jurisdicción. En caso de transgresión, el Estado responsable deberá poner fin a la transgresión e indemnizar por el daño causado.

28. El Sr. KATEKA (República Unida de Tanzania) observa que, de conformidad con el artículo 1 del proyecto de artículos, los Estados estarán obligados a cumplir unas normas internacionales con respecto a las fuentes de contaminación marina de origen terrestre, que impondrían una carga excesivamente pesada para los países en desarrollo. Con objeto de evitar esa anomalía, los países en desarrollo, en cumplimiento de la Declaración de Estocolmo, sobre el Medio Humano<sup>1</sup>, han insistido en la Co-

<sup>1</sup> Véase *Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.II.A.14), cap. I.

misión de fondos marinos y en el segundo período de sesiones de la Conferencia, en que en toda convención relativa al control de la contaminación marina se incluya una disposición por la que se tengan en cuenta los factores económicos. Los países en desarrollo harán cuanto esté a su alcance para controlar las fuentes de contaminación marina de origen terrestre, pero opinan que la mejor forma de controlarlas es que en las disposiciones reglamentarias nacionales se tomen debidamente en consideración las normas internacionales.

29. En el proyecto de artículos se da preferencia a la jurisdicción del Estado del pabellón en lugar de los Estados ribereños y otros Estados, aun cuando la experiencia ha demostrado la ineficacia de la jurisdicción del Estado del pabellón. Además, los artículos pertinentes contienen tantas condiciones y excepciones que privan al Estado del puerto de la facultad de aplicarlos de manera efectiva. Por otra parte, en el artículo 3 se pide a los Estados que actúen por conducto de "la organización internacional competente". A juicio de la delegación de la República Unida de Tanzania la competencia con respecto a la contaminación no debería limitarse a una sola organización ni reducirse a recurrir a un solo organismo. En todo caso, preferiría que se utilizara la expresión "cooperación internacional", que es una fórmula neutra que no restringe la competencia.

30. Está también la cuestión de si debe ser el Estado ribereño o el Estado del pabellón el que ha de tener las facultades no delegadas; en el párrafo 5 del artículo 3 parece que se opta por dárselas al Estado del pabellón. Incluso en las "zonas especiales" (párr. 2) los Estados deberán actuar por conducto de la organización internacional competente, lo que significa que esas facultades no delegadas no se conceden al Estado afectado, sino a la comunidad internacional. La delegación de Tanzania pone en duda la eficacia del procedimiento, teniendo en cuenta que las disposiciones reglamentarias internacionales tienden a generalizar y probablemente no tendrán en cuenta las condiciones climáticas especiales. Además, tal vez los países interesados no estén dispuestos a ceder a terceros su responsabilidad con respecto al medio vulnerable que les es propio.

31. Además de las facultades no delegadas, los Estados ribereños deberían tener la facultad de aplicación, pues no pueden hipotecar la conservación de su medio marino a la actuación de los Estados del pabellón. El representante del Reino Unido ha señalado que los Estados ribereños no cuentan con los medios necesarios para detectar las transgresiones; si bien eso puede ser cierto en las condiciones actuales, no tiene por qué serlo necesariamente durante todo el período de vigencia de la convención. El hecho de que los Estados ribereños tuvieran la facultad de aplicar las reglamentaciones serviría de disuasión a los posibles transgresores de las mismas en la zona bajo su jurisdicción. Por otra parte, dado que el interés de los países en desarrollo es asegurar que no se entorpezca el tráfico comercial, esas facultades no se utilizarían para poner trabas a la navegación internacional.

32. El párrafo 5 del artículo 6 prevé que las facultades de aplicación no se aplicarán a los buques dedicados a servicios no comerciales del Estado, por lo que puede inferirse que esas disposiciones se aplicarán a los buques propiedad del Estado dedicados a actividades comerciales. Es preciso hacer una revisión completa de toda la cuestión de la propiedad de los buques, pues en muchos países en desarrollo las flotas son propiedad del Estado, sea cual fuere el uso al que se las destina, y no deberían estar sometidas a jurisdicción extranjera. Después de todo, la razón fundamental de la inmunidad soberana, es evitar que

un poder soberano tenga que someterse a una jurisdicción ajena. Dado que el tema que se debate es la prevención de la contaminación y no la protección de los buques, el proyecto de artículos debería tratar de la situación jurídica de los buques en cuestión y no de su naturaleza.

33. El Sr. JAIN (India) dice que, con respecto al tema de la contaminación marina, su delegación mantiene la posición que defendió en el documento A/CONF.62/C.3/L.6<sup>2</sup>, presentado en Caracas. Está persuadida de que los intereses de los Estados ribereños no han sido objeto de la atención debida en el proyecto de artículos presentado en el documento A/CONF.62/C.3/L.24. Observa que Grecia, uno de los patrocinadores del proyecto de artículos, ha vuelto al parecer a la idea de la jurisdicción del Estado del puerto, a pesar de la propuesta que presentó en Caracas en el documento A/CONF.62/C.3/L.4<sup>2</sup>. El hecho de que su delegación estime que el Estado ribereño debe tener primordialmente la jurisdicción se debe a que la India, con una costa extensa y con importantes recursos que defender de la contaminación, ha emprendido un programa para la construcción de su flota mercante. La delegación de la India es partidaria de una solución equilibrada en la que se tengan en cuenta no solamente las exigencias de la navegación, sino también la necesidad de proteger los recursos costeros contra la contaminación.

34. En los artículos 1 y 2 del proyecto de artículos A/CONF.62/C.3/L.24 se prevé el establecimiento de reglamentaciones nacionales e internacionales; pero en el documento no se especifica qué disposiciones reglamentarias internacionales están obligados a cumplir los Estados. Por lo tanto, el orador sugiere que se añada una disposición a fin de que en las reglamentaciones del Estado ribereño se tengan en cuenta las disposiciones internacionales establecidas por la organización internacional competente.

35. En los párrafos 2 y 3 del artículo 3 se intenta proteger los intereses de los Estados ribereños en los casos en que no se hayan acordado reglamentaciones internacionales. No obstante, parece que la simple existencia de reglamentaciones sin que exista la facultad de aplicarlas es de escasa utilidad. De igual forma, resulta dudosa la eficacia de un sistema por el cual las reglamentaciones se aplicarían solamente cuando hubiesen sido previamente aprobadas por una organización internacional. Es fundamental que se cuente con normas establecidas para las zonas costeras si se quiere proteger el medio, y el proyecto de artículos no satisface ese requisito.

36. Aunque el orador está de acuerdo en principio con las disposiciones relativas a la aplicación de medidas por el Estado del puerto (párrs. 11 a 19 del artículo 3), considera necesarias algunas modificaciones. Por ejemplo, en el inciso a) del párrafo 14 se estipula que debe transcurrir un período de seis meses antes de que un Estado del puerto pueda incoar un procedimiento con respecto a la transgresión de alguna disposición reglamentaria. Sin embargo, puede haber casos en que, desde el punto de vista de las pruebas, no sería aconsejable esperar tanto tiempo.

37. Además, las sanciones por transgresión no deberían limitarse a las mencionadas en los párrafos 17 y 18, porque en algunos casos podría resultar apropiada una sanción más severa, como, por ejemplo, la incautación del buque. Posteriormente podrían enumerarse los casos en que procediera actuar de esa forma.

38. El orador no acierta a comprender de qué pueden servir las disposiciones relativas al derecho del Estado

<sup>2</sup> Véase *Documentos Oficiales de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, vol. III (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.75.V.5).

ribereño a solicitar información (párrs. 20 a 22), si carece de la facultad de inspección o de imponer medidas de aplicación. Los patrocinadores del proyecto de artículos deberían estudiar la posibilidad de disponer que, en caso de transgresión de una disposición reglamentaria, el Estado ribereño podrá pedir al Estado del puerto que detenga al buque en cuestión y lo envíe al Estado ribereño, valiéndose para ello de un procedimiento similar al de la extradición. Por supuesto, estas medidas se adoptarían solamente en el caso de transgresiones graves, en que las necesidades de la navegación deberían supeditarse a los intereses del Estado ribereño.

39. En el proyecto de artículo 4 sobre vertimiento el orador sugiere que, en el párrafo 3, se inserten las palabras "a controlar y regular" después de la palabra "autorizar".

40. Por último, con respecto a la alusión hecha por el representante del Reino Unido a las medidas previstas en las anteriores convenciones para hacer frente al problema de la contaminación, el orador señala que, en el párrafo 2 del artículo 4 del Convenio Internacional de 1973 para la prevención de la contaminación del mar, originada por buques, se faculta a los Estados ribereños, a incoar procedimientos en caso de transgresión de las disposiciones reglamentarias. Al parecer, el proyecto de artículos considerado se aparta de esa posición.

41. El Sr. KAWAGUCHI (Japón) expresa que para su delegación el documento A/CONF.62/C.3/L.24 constituye una propuesta cabal y constructiva destinada a establecer un sistema eficaz de preservación del medio marino sin poner trabas indebidas a la utilización legítima del océano, incluido el tráfico marítimo internacional.

42. Para que se pueda establecer una colaboración internacional eficaz en la prevención de la contaminación causada por buques, es preciso que se apliquen las normas uniformes elaboradas por la organización internacional competente. Por lo tanto, la delegación del Japón atribuye gran importancia a los párrafos 1 y 4 del artículo 3 y al párrafo 6 y siguientes de ese mismo artículo, en los que se describen las respectivas competencias de los Estados del pabellón, del puerto y ribereños en caso de transgresión de las reglamentaciones internacionales.

43. En conclusión, el orador señala que el documento A/CONF.62/C.3/L.24 constituirá una base útil de discusión.

44. El Sr. TRESSELT (Noruega) dice que el documento A/CONF.62/C.3/L.24 constituye una aportación útil a la labor de la Comisión. Expresa su satisfacción por el hecho de que el proyecto de artículos sea patrocinado por varios países marítimos.

45. El proyecto de artículos proporciona soluciones prácticas y por lo general satisfactorias de ciertos problemas. No obstante, sería necesario tratar también otras cuestiones a fin de elaborar las disposiciones integrales y equilibradas necesarias para salvaguardar el interés común de los Estados en la protección del medio marino y el mantenimiento de un sistema racional de transporte marítimo internacional.

46. El proyecto de artículos presentado por la URSS en el documento A/CONF.62/C.3/L.25 es un complemento útil del proyecto de artículos de las nueve Potencias en algunos aspectos; es menester, sin embargo, abarcar un campo aún más amplio a fin de adoptar un enfoque integral y equilibrado.

47. El Sr. MOORE (Estados Unidos de América) acoge con satisfacción el proyecto de artículos que figura en el documento A/CONF.62/C.3/L.24, en el que se presta cuidadosa atención a ciertos problemas concretos y que

será de gran utilidad en la fase final de la labor de la Comisión.

48. Es de particular importancia establecer normas internacionales uniformes y eficaces para la protección contra la contaminación causada por buques en la zona económica, a fin de salvaguardar tanto el medio marino como un tráfico de vital interés y permitir que todas las naciones afectadas participen en la adopción de decisiones. Parece haber acuerdo general acerca de la necesidad de mejorar el sistema actual de aplicación de las normas internacionales relativas a la contaminación causada por buques y de que las medidas de aplicación no deben dejarse exclusivamente a cargo del Estado del pabellón. A juicio de su delegación, el documento A/CONF.62/C.3/L.24 establece demasiadas restricciones con respecto a las medidas de aplicación de las normas internacionales que podría aplicar el Estado del puerto. En las negociaciones en curso debe ocupar un lugar destacado el establecimiento de un sistema eficaz de aplicación por el Estado del puerto.

49. Por último, el orador observa que en el artículo 4 no se da ninguna definición de vertimiento; supone que el artículo se refiere al vertimiento definido en el Convenio de 1972 sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias.

50. El Sr. GUEYE (Senegal) opina que el párrafo 1 del artículo 1 no da al Estado ribereño facultad para actuar eficazmente contra esta fuente de contaminación, pues las normas internacionales no pueden prever todos los casos que podrían producirse en países tan disímiles y con niveles tan variados de desarrollo.

51. En cuanto al párrafo 2 del artículo 3, el número de pasos de buques y su tonelaje debería constituir una prueba suficiente, junto con otras pruebas para la creación de zonas especiales.

52. Los países en desarrollo no disponen en general de infraestructuras para la recepción de desechos y la delegación del Senegal no está de acuerdo con que se exijan planes para el establecimiento de tales infraestructuras, antes de reconocer que una zona determinada es zona especial.

53. Este proyecto no trata tampoco del punto hasta el que el Estado ribereño debe ejercer las actividades de preservación del medio marino adyacente a sus costas. Esta zona debería abarcar por lo menos la zona económica exclusiva, en la forma que será definida por la futura convención; pues la preservación del medio marino está íntimamente ligada a los recursos vivos que se encuentran en esta zona.

54. La situación actual y las dificultades que se encuentran en la lucha contra la contaminación proceden del hecho de que el Estado ribereño no puede sancionar a los buques delincuentes que se sienten protegidos por el Estado del pabellón: según la delegación del Senegal corresponde principalmente a los Estados ribereños dictar leyes y hacerlas aplicar, de conformidad con las leyes internacionales, y reforzarlas si es necesario, en una zona tal como la zona económica exclusiva, que contiene recursos muy importantes para el proceso de desarrollo de los países ribereños en desarrollo.

55. El Sr. LEGAULT (Canadá) dice que está de acuerdo, en general, con algunos elementos del enfoque adoptado por los patrocinadores del documento A/CONF.62/C.3/L.24. En efecto, la lucha contra la contaminación causada por buques debe basarse en normas y reglas convenidas en el ámbito internacional. No obstante, es de vital importancia para los Estados ribereños que éstos conserven el derecho de proteger su propio medio y de asegurar la observancia efectiva de las normas convenidas, función en la que deben participar el Estado ribereño, el Estado

del puerto y el Estado del pabellón. Su delegación no cree que si el Estado ribereño tiene el poder de establecer reglamentaciones ello conduciría a un exceso de reglamentaciones contradictorias entre sí, siempre que las disposiciones pertinentes contengan salvaguardias apropiadas. Su país tiene un interés tan grande en proteger el medio marino como en mantener la libertad de navegación internacional.

56. Sin embargo, no resulta claro si el proyecto de artículos está destinado a complementar otros artículos: en su forma actual, parece tener más por objeto la protección de la navegación que la protección del medio marino. Por ejemplo, no se hace referencia en el proyecto de artículos a la importantísima obligación general de proteger el medio marino que incumbe a los Estados. Tampoco se hace mención de la zona económica, o de la jurisdicción, derechos y obligaciones de los Estados ribereños en cuanto a la protección del medio en la zona económica. Su delegación deplora que los patrocinadores del proyecto hayan rechazado el enfoque basado en la zona económica o en el mar patrimonial, que es el fundamento sobre el que podría basarse un acuerdo general sobre todos los aspectos de la futura convención.

57. El artículo 1, que se refiere a las fuentes de contaminación de origen terrestre, es más débil que las disposiciones equivalentes convenidas en conferencias anteriores y no recoge los principios de Estocolmo para la evaluación y el control de la contaminación<sup>3</sup>, ni las inquietudes de los países en desarrollo. El artículo 2, sobre la exploración y explotación de los fondos marinos, parece, a primera vista, aceptable y útil en general.

58. En lo que atañe a la contaminación causada por buques, es lamentable que según el proyecto de artículos los Estados ribereños no hayan de fijar normas contra la contaminación ni aun en su mar territorial o de conformidad con las reglas convenidas en el ámbito internacional. Está de acuerdo con la delegación de Finlandia en que el Estado ribereño debe conservar plenos poderes en cuanto a impedir la contaminación dentro de su mar territorial y debe tener también ciertos derechos y obligaciones en su zona económica. Estima que deben incluirse disposiciones especiales relativas al control de la contaminación en zonas críticamente vulnerables.

59. Por lo que se refiere a las medidas de aplicación por el Estado del pabellón, es menester reforzar y ampliar las disposiciones de los artículos. En cuanto a la inspección por el Estado del puerto, los artículos no contienen ninguna nueva disposición; es posible incluso que restrinjan las facultades del Estado del puerto para inspeccionar buques. En cambio, en lo tocante a las medidas de aplicación por el Estado del puerto, la opinión preliminar de su delegación es que el proyecto de artículos contiene muchos elementos nuevos y constructivos y que revela también un cambio en la posición de algunos patrocinadores, que se acoge con beneplácito.

60. Acerca de la facultad del Estado ribereño para solicitar información, señala que los derechos que aparentemente conceden las disposiciones de que se trata están ya reconocidos en el Convenio Internacional de 1973 para la prevención de la contaminación del mar originada por buques. Ese Convenio hace referencia a las medidas de aplicación por el Estado ribereño, mientras que el nuevo proyecto de artículos no permite la adopción de medidas de aplicación de las normas internacionales por el Estado ribereño ni siquiera en su mar territorial, y menos aún en su zona económica.

61. Por lo que atañe al artículo 4, sobre vertimiento, las disposiciones son generalmente satisfactorias, con excepción del párrafo 1, que tal vez sea necesario aclarar.

62. El artículo 5, relativo a las responsabilidades y obligaciones, se refiere a los particulares; deben incluirse también disposiciones relativas a la responsabilidad de los Estados.

63. El artículo 7, sobre arreglo de controversias, contiene una disposición de carácter muy general: quizás sea necesario establecer un procedimiento especial para el caso de contaminación causada por buques.

64. El Sr. TIKHONOV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que la contribución de cada Estado a la prevención de la contaminación del medio marino depende del significado que atribuye a la protección del medio en su territorio y de la responsabilidad en materia de prevención de la contaminación que impone a sus nacionales, a sus buques y a las organizaciones que operan fuera de su territorio.

65. La legislación de la Unión Soviética contiene una serie de normas destinadas a proteger el medio marino contra la contaminación. La legislación soviética dispone medidas eficaces para evitar que los buques soviéticos y extranjeros contaminen las aguas interiores soviéticas y su mar territorial y que los buques soviéticos contaminen la alta mar. Por ejemplo, el vertimiento de sustancias nocivas prohibidas en alta mar desde buques soviéticos constituye un delito que puede ser castigado con una multa de hasta 20.000 rublos.

66. Además, su Gobierno está siempre dispuesto a la cooperación bilateral, regional y multilateral para la protección del medio marino. Fue parte en la Convención internacional de 1954 para la prevención de la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos y aplica ya a sus buques, con carácter voluntario, las enmiendas introducidas a esa Convención en 1969 sin esperar a que entren en vigor. Firmó el Convenio de Londres de 1972 sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias y el Convenio Internacional de 1973 para la prevención de la contaminación del mar originada por buques. En los puertos y buques soviéticos se aplican ya muchas disposiciones importantes de este último Convenio, relativas a la construcción de equipos de purificación y al diseño de buques. En 1974 la Unión Soviética se adhirió al Convenio internacional de 1969 relativo a la intervención en alta mar en los casos de accidente de contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos y firmó el Protocolo de 1973 por el que se extendía dicho Convenio a otras sustancias nocivas. Uno de los primeros acuerdos regionales — el Convenio de 1974 sobre la Protección del Medio Marino de la Zona del Mar Báltico — se ha redactado y aprobado con la participación de la URSS.

67. Al mismo tiempo, su Gobierno se da plena cuenta de que existe todavía un amplio campo para la cooperación internacional en la protección del medio marino y de que las normas internacionales sobre el problema podrían ser más universales y eficaces si cubrieran un número mayor de fuentes de contaminación, muchas de las cuales son más peligrosas que la navegación. La Conferencia podría contribuir en gran medida al remedio de esta situación en interés de toda la humanidad.

68. La delegación de la Unión Soviética apoya el proyecto de artículos sobre la prevención, la reducción y el control de la contaminación marina presentado por nueve delegaciones, entre las que figuran tres representantes de países socialistas (A/CONF.62/C.3/L.24). Los autores han seguido el método correcto que lleva a la reconciliación de

<sup>3</sup> Véase *Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.II.A.14), anexo III.

las normas nacionales e internacionales y han evaluado adecuadamente las diversas fuentes de contaminación desde el punto de vista internacional.

69. En el indicado proyecto de artículos se concede mucha importancia a las normas nacionales relativas a la prevención de la contaminación de origen terrestre y de la producida por la exploración y explotación de los fondos marinos. Ello resulta esencial, puesto que la reglamentación internacional vigente es inadecuada y porque, al corresponder a los Estados ribereños la responsabilidad principal de hacer cesar dicha contaminación, se les debe facultar para establecer normas adicionales y más estrictas para evitarla, que pueden llegar a la prohibición total de dichas actividades.

70. En principio, se ha utilizado el mismo enfoque en el proyecto de artículos relativos al vertimiento de desechos y otras materias en las zonas adyacentes a las costas. Se ha llegado a un acuerdo casi general sobre el artículo 4, que confiere al Estado ribereño el derecho exclusivo de autorizar o prohibir el vertimiento dentro de una zona determinada y de promulgar leyes y reglamentos a tal efecto.

71. Claro está que para evitar la contaminación causada por buques se tenía que adoptar un enfoque algo diferente. A este respecto, el proyecto de artículos subraya correctamente la importancia de las reglamentaciones internacionales (artículo 3, párrs. 1 a 4). Si se permitiera a cada país promulgar su propia legislación sobre el tema, se plantearían graves dificultades a la navegación. Surgirían inevitables discrepancias entre las normas de distintos Estados y con el tiempo los buques tendrían que hacer frente no a un código internacional unificado sino a disposiciones diferentes aplicables en distintas partes del mundo.

72. En la propuesta de las nueve Potencias se destacan por su importancia las medidas de aplicación. La delegación de la URSS preferiría que la Conferencia adoptara el principio de la jurisdicción del Estado del pabellón en la alta mar. Sin embargo, a fin de llegar a un acuerdo está dispuesta a aceptar la propuesta contenida en el proyecto de artículos de que se amplíe dicho principio, concediendo una competencia limitada al Estado ribereño sobre todo buque extranjero que toque sus puertos. Una condición esencial debe consistir en establecer salvaguardias contra el abuso de poder por parte del Estado del puerto y evitar complicaciones internacionales innecesarias. En particular, los artículos deberían incluir el derecho fundamental del Estado del pabellón a proceder dentro de un período determinado contra cualquier persona que infrinja las normas; la imposición de sanciones exclusivamente pecuniarias a tales infracciones; la inmediata puesta en libertad del buque tras la constitución de un depósito o la prestación de cualquier otra garantía del pago de la multa; y la plena indemnización de todo daño causado por medidas injustificadas tomadas contra el buque. A este respecto, su delegación tiene algunas dudas sobre el artículo 3, cuyos párrafos 11 y 12 facultan al Estado del puerto a incoar un procedimiento contra un buque extranjero aun en el caso de que éste haya infringido las normas internacionales a muchos centenares de millas de distancia de la costa de cualquier Estado.

73. El proyecto de artículos presentado por las nueve Potencias no contempla el importante problema de si los Estados ribereños pueden o no establecer en su mar territorial normas nacionales relativas a la construcción, equipo y dotación de buques extranjeros. En la práctica, las innovaciones técnicas se suelen aplicar tan sólo a los buques de reciente construcción. La introducción de nuevas normas requiere especial cuidado y a nivel nacional las normas relativas a la prevención de la contaminación no de-

berían aplicarse a buques extranjeros. La opinión de su delegación sobre este punto se refleja en el artículo 2 del proyecto de artículos adicionales sobre la prevención de la contaminación del medio marino (A/CONF.62/C.3/L.25).

74. El problema de combatir la contaminación en los estrechos internacionales situados dentro del mar territorial es complicado. La única forma de abordarlo consiste en incluir en la futura convención disposiciones como las del artículo 3 del proyecto de artículos presentado por su delegación, por las que se prohíbe realizar en los estrechos vertimientos de sustancias nocivas o tóxicas o de mezclas de tales sustancias, que se hallen a bordo de buques o sean transportadas por ellos. Tal norma complicaría la situación de los buques que cruzan los estrechos pero resulta esencial para llegar a un acuerdo sobre el régimen de los estrechos.

75. Un elemento importante del proyecto de artículos de la Unión Soviética es la norma contenida en el artículo 4 sobre el derecho de intervención del Estado ribereño fuera de los límites de su mar territorial en el caso de que haya un peligro grave de contaminación que amenace su litoral o los intereses relacionados con él. El texto de dicho artículo incorpora los principios del Convenio internacional de 1969 relativo a la intervención en alta mar en los casos de accidente de contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos y del Protocolo de 1973 que extiende dicho Convenio a los accidentes sufridos por buques que transportan sustancias peligrosas o nocivas. El proyecto de artículos adicionales asigna mayor importancia a tales principios y, para proteger el medio marino de los Estados ribereños, reconoce también su derecho a intervenir en los casos de accidentes relacionados con la exploración y explotación de los recursos de los fondos marinos.

76. El Sr. KATEKA (República Unida de Tanzania) señala que los autores de ambas series de proyectos de artículos los han presentado a la Comisión después del comienzo de negociaciones formales, reabriendo así el debate. Su delegación considera que las propuestas deberían haberse presentado con carácter oficioso al Grupo de trabajo.

77. El orador ha advertido que en el proyecto de artículos presentado por la Unión Soviética (A/CONF.62/C.3/L.25) se utiliza la palabra "podrá" cuando se hace referencia a los derechos de los Estados ribereños y a la palabra "deberá" con relación a las obligaciones, lo que da la impresión de que los derechos tienen carácter facultativo. Su delegación estima que debería utilizarse una terminología uniforme en todo el texto.

78. Además, el texto soviético parece limitar la jurisdicción al mar territorial. No cree que constituya una sólida base de negociación.

79. El Sr. THACHER (Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente), hablando por invitación del Presidente, presenta el informe sobre el Sistema Mundial de Vigilancia del Medio Ambiente (SIMUVIMA) (A/CONF.62/C.3/L.23), preparado a petición de la Comisión.

80. Por vigilancia entiende el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), un sistema permanente de observación, evaluación y medición. En el contexto del SIMUVIMA, su objetivo consiste en facilitar la información necesaria para garantizar, juntamente con la evaluación y la investigación, la protección de la salud, el bienestar, la seguridad y la libertad del hombre y la sabia ordenación del medio ambiente y sus recursos. Este objetivo se alcanzará mediante el aumento cuantitativo del conocimiento de las modificaciones naturales y provocadas del medio y sus efectos en la salud y el bienestar

del hombre; el aumento de los conocimientos del medio ambiente y en particular de la forma en que se mantiene el equilibrio dinámico en los ecosistemas, a fin de que sirva de base para la sabia ordenación de los recursos; la detección de cualquier alteración importante del medio, incluidos los desastres naturales, en una fase suficientemente temprana para que puedan organizarse las medidas de protección pertinente y, por último, la comprobación de la eficacia de los sistemas de regulación establecidos y la planificación óptima del desarrollo tecnológico.

81. La base jurídica del Sistema es el principio 15 de los principios generales para la evaluación y el control de la contaminación de los mares, adoptados por el Grupo de Trabajo Intergubernamental sobre contaminación de los mares en 1971<sup>4</sup>, como preparación para la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano. Según dicho principio, todo Estado debe cooperar con otros Estados y con las organizaciones internacionales competentes con miras al desarrollo de programas de estudio e investigación del medio marino y de sistemas y medios de vigilar los cambios en el medio marino, incluidos los estudios sobre el estado de los océanos, las tendencias de los efectos de la contaminación, y el intercambio de datos e información científica sobre el medio marino. El mencionado principio señala también que debería existir una cooperación similar en el intercambio de información tecnológica sobre los medios de evitar la contaminación de los mares, incluida la contaminación que podría originarse con la exploración y explotación de los recursos situados frente a las costas.

82. Este principio, junto con una declaración de objetivos sobre contaminación de los mares, fue sancionado por la Conferencia sobre el medio humano como uno de los conceptos orientadores de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y recibió a su vez la aprobación de la Asamblea General de las Naciones Unidas. El proyecto SIMUVIMA fue establecido por el Consejo de Administración del PNUMA en su primer período de sesiones y ha sido objeto de considerables debates internacionales, principalmente en la Reunión Intergubernamental sobre Vigilancia celebrada en Nairobi en febrero de 1974, en la que participaron más de 50 Estados. De esta forma, el sistema se basa en las decisiones tomadas por los Gobiernos en los cuatro años precedentes.

83. El Sistema Mundial de Vigilancia del Medio Ambiente tiene un carácter esencialmente internacional. Aunque las instalaciones que le sirven de base pertenecen a los gobiernos nacionales, es esencial que las actividades de vigilancia sean compatibles y recíprocas, que los métodos estén intergraduados y que los datos se presenten en una forma normalizada y fácilmente utilizable. El SIMUVIMA es una iniciativa de coordinación de los Estados miembros, los organismos de las Naciones Unidas y el PNUMA

a fin de recopilar informaciones sobre las variables ambientales críticas, como los niveles de los agentes contaminantes y el estado de recursos biológicos, en forma ordenada y adecuada con el fin de dar a los gobiernos una visión cuantitativa del estado del medio ambiente y de las tendencias a escala mundial y regional de las variables naturales y artificiales. Por su naturaleza mundial y regional, la principal preocupación del Sistema estará constituida por los programas cuyos resultados pueden conducir a la acción concertada de varios países o por aquellos otros programas que puedan dar resultados concretos en los que participe más de un país. Proporcionará también un mecanismo que podrían emplear los Estados miembros para canjear informaciones sobre su experiencia de vigilancia en el nivel local y asegurar la comparabilidad de sus datos con los que se recopilan para los mismos proyectos en otros países.

84. La participación en el SIMUVIMA es totalmente voluntaria. Sin embargo, los gobiernos acordaron en la Reunión Intergubernamental sobre Vigilancia que los países que decidan participar contraen la obligación de intercambiar sin pérdida de tiempo los datos pertinentes, especialmente en relación con la alarma anticipada en casos de desastres naturales o de desastres que se produzcan como resultado de actividades humanas que afecten los recursos regionales o subregionales. Con el fin de dar al sistema una cobertura más amplia, el PNUMA acogería con satisfacción toda propuesta de asumir mayor responsabilidad al respecto que le presentaran los Estados.

85. El PNUMA continuará esforzándose al máximo por estimular y facilitar la participación de los gobiernos en los programas de vigilancia del medio. El Fondo para el Medio Ambiente está dispuesto a facilitar asistencia financiera y de otra índole, ya sea concediendo ayuda directa o movilizand recursos en otras partes. Se tratará también de fomentar el intercambio de experiencia y práctica.

86. Una de las actividades esenciales del Sistema es la vigilancia del medio marino en el contexto del medio en general. Sin embargo, ya en 1971 los gobiernos reconocieron la necesidad de recurrir en amplia medida de esfuerzos regionales para hacer frente al problema de la contaminación marina en extensiones de agua determinada, y el Plan de acción que se está aplicando en el Mediterráneo constituye un ejemplo de tal esfuerzo. El Programa se propone adoptar iniciativas similares con los gobiernos interesados en otras zonas, como el Mar Rojo, el Océano Índico y el Caribe.

87. La aplicación eficaz del Sistema Mundial de Vigilancia del Medio Ambiente depende de la cooperación y participación de los gobiernos, y el orador espera que cualquier disposición de un tratado que la Comisión recomiende en última instancia contribuya a reforzar dicha cooperación.

<sup>4</sup> *Ibid.*

*Se levanta la sesión a las 13.40 horas.*