

3a. sesión

Lunes 15 de julio de 1974, a las 15.20 horas

Presidente: Sr. A. YANKOV (Bulgaria).

Preservación del medio marino

[Tema 12 del programa]

1. El PRESIDENTE invita a los miembros de la Comisión a formular sus observaciones sobre la cuestión de la contaminación. Los insta a no repetir las declaraciones generales formuladas ya en sesión plenaria.
2. El Sr. BRAUNE (República Democrática Alemana) desea, en vista de que su delegación no estuvo representada en la Comisión sobre la Utilización de los Fondos Marinos y Oceánicos y su Subsuelo fuera de los Límites de la Jurisdicción Nacional, explicar su posición sobre las cuestiones principales que tiene a consideración la Comisión.
3. En primer lugar, es esencial prestar especial atención a la prevención de la contaminación marina y a la protección de la libre investigación marítima en el ámbito de la tarea general de la Conferencia, o sea la codificación y el desarrollo progresivos del derecho internacional del mar.
4. Los problemas de la contaminación marina tienen ahora importancia universal, así como la de que se agrave esa contaminación; ir reduciendo gradualmente la carga que soportan actualmente los mares son dos elementos de la tarea fundamental de mantener y mejorar las condiciones naturales de vida para las generaciones presentes y futuras.
5. Es natural que los países cuyo abastecimiento de proteína animal depende de la pesca, especialmente los de África, Asia y América Latina, se preocupen por la conservación o el restablecimiento del equilibrio ecológico de los mares, que les ayudarían a resolver más rápidamente sus problemas económicos. La lucha contra la contaminación de la alta mar y la realización de investigaciones marítimas con fines pacíficos exigen una efectiva cooperación entre todos los Estados. La actual disminución de la tirantez internacional y el afianzamiento de la paz y la seguridad internacionales son propicios a la expansión de la cooperación internacional en esas importantes esferas.
6. Existen ya algunos acuerdos bilaterales, regionales o especiales para la protección del medio marino y se están preparando otros; pero el problema sólo podrá ser verdaderamente resuelto por una convención universal que abarque todas las esferas. De poco sirven medidas diversas y parciales para las zonas ribereñas; se requieren normas internacionalmente convenidas que sean universalmente aplicadas. La contaminación del mar procede de distintas fuentes de la tierra, de los buques y de las actividades en los fondos marinos, y sería inútil circunscribirse a una sola de ellas. Además, la protección del medio marino no puede separarse de la protección del medio ambiente nacional.
7. La República Democrática Alemana, como Estado ribereño y país de navegantes, es parte en diversas convenciones, especialmente en las concertadas bajo los auspicios de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) y en el Convenio de Helsinki sobre la protección del medio marino de la zona del Mar Báltico (véase A/CONF.62/C.3/L.1), todas las cuales deberían proporcionar una base firme para las deliberaciones de la Conferencia. Todavía hay muchas lagunas que subsanar en las normas legales existentes. Para ser eficaces y de alcance general, las obligaciones internacionalmente convenidas deberán aplicarse a la totalidad de la alta mar más allá de las 12 millas de

aguas territoriales. Debe procurarse llegar a un acuerdo sobre normas y disposiciones de validez internacional que recojan los aportes recientes de las ciencias naturales, a fin de mejorar el aprovechamiento de los recursos del mar con el menor daño posible y de reducir las perturbaciones actuales o potenciales del sistema ecológico, sin restringir por ello la libertad de navegación ni los usos actuales o futuros del mar.

8. Hay que prestar especial atención a la contaminación del mar derivada de las actividades que se realizan en el fondo del mar, cuya amenaza al medio marino no cabe subestimar. A tal efecto, un organismo competente debería establecer, en cooperación con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, normas mínimas internacionalmente coordinadas que se aplicarían a la plataforma continental dentro de los límites de la jurisdicción nacional.

9. En cuanto a los fondos oceánicos, la Autoridad internacional de fondos marinos será la encargada de establecer reglamentos internacionales para el control de la contaminación resultante de la exploración y explotación de los fondos marinos.

10. La navegación, aunque no sea la fuente principal de contaminación del mar, tiene también suma importancia para los Estados ribereños y para los Estados del pabellón. Sería conveniente que, con miras a proteger el medio marino, todos los Estados ribereños aplicasen a los buques extranjeros las mismas normas y disposiciones internacionales dentro de sus mares territoriales. Sin un régimen uniforme, no será posible alcanzar objetivos que respondan al interés común de todos los Estados. Si cada Estado ribereño aplicara normas diferentes — por ejemplo, sobre construcción, diseño, equipamiento o tripulación de los buques — al paso inocente de buques extranjeros por sus mares territoriales o al paso libre de los estrechos, se impondría un grave obstáculo a la libertad de navegación sin contribuir a reducir la contaminación marina. Lo que se necesita es la aplicación uniforme de normas internacionalmente convenidas, si bien se debe permitir al Estado del pabellón adoptar disposiciones suplementarias para la prevención y fiscalización de la contaminación ocasionada por los buques que enarbolan su propio pabellón. La estrecha cooperación entre los Estados ribereños y los Estados del pabellón es esencial para que estos últimos hagan respetar efectivamente esas normas por sus propios buques.

11. El orador añade que, en el contexto de un acuerdo sobre medidas efectivas para la protección del medio marino, su delegación considera que la libertad de los mares debe abarcar: la solución del problema de la protección del medio marino y una mayor cooperación en la investigación marítima, el derecho de todos los Estados a la libre navegación y a otros usos legítimos de la alta mar sobre la base de la igualdad soberana y la cooperación efectiva de todos los Estados en la conservación, explotación y justa distribución de los recursos del mar. El aprovechamiento de estos recursos no debe quedar limitado a unos pocos Estados que se hallen en situación ventajosa desde el punto de vista científico, técnico, económico o geográfico.

12. Las cuestiones fundamentales del derecho del mar son interdependientes y requieren una solución global.

13. El Sr. BUHL (Dinamarca) recuerda que su delegación ya dio a conocer su posición durante los trabajos preparatorios de la Subcomisión III de la Comisión de fondos marinos.

14. Con respecto a la contaminación del mar, la delegación de Dinamarca está de acuerdo con los conceptos principales de los artículos sobre obligaciones básicas y especiales elaborados por la Subcomisión III (A/9021, vol. I y Corr.1, págs. 94 a 96), esto es, que los Estados deben adoptar todas las medidas necesarias, con arreglo de sus posibilidades para impedir la contaminación del medio marino ocasionada por cualquier fuente, y que al adoptar dichas medidas se precaverán contra los efectos de limitarse a transferir perjuicios o peligros de una zona a otra.

15. Su delegación conviene también con la sugerencia (*ibid.*, pág. 97) de que se incluya en la convención una disposición que diga que ninguna de las medidas convenidas menoscabará el derecho soberano de los Estados a explotar sus propios recursos con arreglo a sus políticas del medio ambiente y de conformidad con su deber de proteger y preservar el medio marino, tanto en interés propio como en el de toda la humanidad.

16. Dinamarca está de acuerdo con el enfoque global apoyado en anteriores períodos de sesiones de la Comisión de fondos marinos, y estima que lo que hay que hacer ahora es formular artículos sobre la contaminación del mar que formarían después un capítulo de una convención general sobre el derecho del mar. Hay que establecer principios y obligaciones generales para la prevención y fiscalización de la contaminación del mar que comprendan el derecho de los Estados de pabellón, portuarios y ribereños a fijar normas, así como sus respectivas jurisdicciones y sus facultades para hacer cumplir las disposiciones.

17. La Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano¹, aunque no sea jurídicamente obligatoria, señala a los Estados obligaciones amplias sobre las medidas encaminadas a impedir la contaminación de los mares por sustancias que puedan poner en peligro la salud humana, dañar los recursos vivos y la vida en el mar, menoscabar las actividades de esparcimiento o poner trabas a otros usos legítimos del mar. Corresponde ahora tomar disposiciones para hacer efectivas esas obligaciones. La Conferencia de Estocolmo aprobó recomendaciones más concretas sobre temas determinados como vertimientos en el océano y programas internacionales de fiscalización, el uso combinado de estadísticas mundiales sobre extracción, producción, elaboración y transporte, y el empleo de sustancias que pueden llegar a contaminar el mar.

18. Habrá que ver si la Conferencia está dispuesta a convenir en normas y disposiciones detalladas sobre cuestiones concretas como el vertimiento y la contaminación provocada por los buques. Dinamarca ha firmado o ratificado cinco tratados; los Convenios para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves, firmados en Oslo y Londres en 1972, el Convenio internacional de 1973 para prevenir la contaminación por buques de la OCMI, un Convenio para la prevención de la contaminación marina provocada por fuentes terrestres, concertado en París en febrero de 1974 entre países de Europa occidental, y el Convenio sobre la protección del medio marino en la zona del Mar Báltico, concertado en Helsinki en marzo de 1974. La Convención de Helsinki es el primer tratado multilateral con un enfoque general de la prevención y eliminación de la contaminación marina. Abarca todas las fuentes de contaminación de la zona, va más allá de todos los demás tratados actuales en cuanto a las obligaciones al prohibir los vertidos y crea un sistema internacional y orgánico de importancia fundamental para la aplicación de sus disposiciones y la formulación de nuevas normas.

19. El orador espera que las normas y disposiciones de todos esos tratados sirvan de modelo para futuros acuerdos internacionales.

20. Los acuerdos concretos sobre medidas tendientes a combatir la contaminación deben concertarse por separado, en colaboración con los organismos especializados competentes y, en algunos casos, en el plano regional. Deben abarcar ante todo las cuatro causas principales de contaminación: la contaminación marina proveniente de fuentes terrestres, la contaminación resultante de la exploración o explotación de los recursos de los fondos marinos, los vertidos y la contaminación ocasionada por los buques.

21. Pasando a la cuestión de cómo asegurar el cumplimiento de las medidas contra la contaminación, el orador afirma que Dinamarca, país marítimo que depende en gran medida del comercio exterior, tiene un enorme interés en que se adopten medidas internacionales adecuadas a este respecto. Se adhiere ante todo al principio de que el Estado del pabellón debe tener jurisdicción exclusiva sobre sus buques, especialmente en lo que respecta a su diseño, construcción, equipamiento y tripulación.

22. Su delegación, si bien está dispuesta a considerar el principio de que al Estado portuario es a quien corresponde hacer aplicar las disposiciones, entiende que la autoridad de este último debe circunscribirse a la aplicación de normas internacionalmente convenidas, y no debe estar basada en disposiciones nacionales adoptadas por el propio Estado portuario. Las medidas que éste tome para hacer cumplir las normas, como la visita y registro de un buque, deben circunscribirse en general al tiempo que el buque permanece en puerto, y todo procedimiento iniciado contra un buque debe comunicarse inmediatamente al Estado del pabellón.

23. La índole misma de la navegación internacional exige un enfoque global de la contaminación ocasionada por los buques, mediante convenios internacionales elaborados en foros técnicos y encaminados a garantizar la preservación del medio marino para el bien común, sin detrimento de la navegación internacional. Es importante no caer en un mosaico de reglamentos posiblemente contradictorios adoptados por cada Estado.

24. En cuanto a propuestas anteriores para confiar a los Estados ribereños la jurisdicción sobre una vasta zona adyacente a sus costas más allá de su mar territorial, Dinamarca está de acuerdo en que se fijen zonas en lo que se refiere a la contaminación; pero entiende que la única fuente válida de tal jurisdicción deben seguir siendo las disposiciones, las normas y los procedimientos internacionalmente aceptados, que podrían elaborarse en los organismos especializados correspondientes de las Naciones Unidas. Al Estado ribereño correspondería también una función de importancia en los casos en que el Estado del pabellón no pudiera o no quisiera hacer cumplir las normas internacionalmente convenidas, así como en casos de urgencia.

25. A ese respecto, los proyectos de artículos presentados por Francia en el documento A/AC.138/SC.III/L.46 y por los Países Bajos en el documento A/AC.138/SC.III/L.48 constituyen un conjunto de normas que podría resultar muy útil. Según el proyecto de Francia, el Estado ribereño podría adoptar medidas contra los actos de contaminación que infrinjan las tres principales convenciones mundiales contra la contaminación, o sea el Convenio de 1972 para la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, el Convenio internacional de 1973 para prevenir la contaminación por buques, y la Convención internacional de 1954 para la prevención de la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos.

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.

26. La aplicación de acuerdos regionales a que se refiere el artículo 5 de la propuesta de Francia requiere mayor examen. Es imprescindible llegar a un entendimiento común en cuanto al cumplimiento de las medidas contra la contaminación regionalmente convenidas, pues de lo contrario habría una discriminación contra las personas y los buques comprendidos en dichos acuerdos regionales si éstos fijaran normas más estrictas que las contenidas en los convenios generales.

27. Con respecto a las zonas especialmente vulnerables como el Báltico y el Mediterráneo, y las zonas “vírgenes” como el Ártico, su delegación entiende que los Estados ribereños deben tener también autoridad para hacer cumplir las medidas regionales o nacionales contra la contaminación. Dichas medidas no deben ser discriminatorias y han de mantenerse estrictamente dentro de los límites de los objetivos de las convenciones para la prevención de la contaminación internacionalmente convenidas.

28. La delegación de Dinamarca hubiera preferido que tales medidas fuesen aprobadas por un órgano internacional adecuado y que los Estados ribereños de esas regiones no estuviesen facultados para imponer requisitos suplementarios de orden nacional o regional en cuanto al diseño y equipamiento de los buques con fines de prevenir la contaminación.

29. El Sr. AL-HAMID (Irak) sugiere que más adecuado que hablar de “contaminación del mar” y del “medio marino” sería decir “contaminación del agua” y del “medio acuático”, dado que muchas sustancias contaminantes llegan al mar por los ríos. La contaminación debe combatirse en su fuente y, por consiguiente, el problema de la contaminación en las aguas interiores y de la contaminación en el mar deben ser consideradas en conjunto. Las medidas nacionales e internacionales deben ser integradas sobre la base de normas internacionales bien establecidas.

30. La cooperación entre los Estados puede lograrse en el plano internacional y en el regional mediante los órganos especializados competentes, que podrían cumplir una función orientadora emprendiendo actividades de investigación científica y fomentando los estudios y el intercambio de información sobre la contaminación de las aguas. Esos órganos podrían asimismo prestar asistencia técnica a los países en desarrollo promoviendo la realización de programas nacionales de investigación y formación científica y la transmisión de tecnología avanzada.

31. Los Estados, ya sea cuando actúen individualmente o en el plano regional, deben hacer cumplir las medidas internacionalmente convenidas.

32. El Sr. PETHERBRIDGE (Australia) estima que es esencial, como mínimo absoluto, producir textos sobre todos los temas del actual período de sesiones, aun cuando contengan reservas o variantes. Por ello hay que considerar en primer lugar varios temas que no han sido considerados por la Comisión de fondos marinos, incluso los dos asuntos importantes mencionados por la delegación de Canadá en la sesión anterior. No es necesario, sin embargo, considerarlos en detalle en el momento actual; lo que se necesita es redactar textos que reflejen la gama completa de opiniones, incluso las reservas totales o parciales, de esos temas restantes. La Comisión se encontrará entonces en condiciones de iniciar una segunda lectura de todos los temas, en cuya oportunidad podrá volver a examinar los textos preparados por la Comisión de fondos marinos, incorporar cualquier idea nueva y comenzar las tareas de la negociación.

33. El orador, al referirse a la cuestión del enfoque zonal para la preservación del medio marino, cuya importancia fue puesta de relieve por la delegación del Canadá y por muchas otras, dice que la cuestión central se refiere a la naturaleza y al alcance de los derechos y obligaciones de los Estados en

relación con la preservación del medio marino. La razón más importante de la desconcertante complejidad de la cuestión es la de que aún no se hay convenido un enfoque básico. Algunas delegaciones confiarían enteramente en las reglamentaciones internacionales convenidas, que harían cumplir ya sea los Estados de la matrícula, los Estados portuarios o ambos. Otras obogan — en reemplazo de dichas reglamentaciones o además de ellas — por un enfoque zonal en virtud del cual, dentro de la zona económica de 200 millas, los Estados ribereños tendrían el derecho a hacer cumplir las reglamentaciones internacionales que serían complementadas por reglamentaciones nacionales razonables.

34. En la Conferencia de Estocolmo de 1972 se aprobaron varios principios y recomendaciones² que son pertinentes a la cuestión de la contaminación marina dentro del contexto de la presente Conferencia. La recomendación 86, por ejemplo, pide a los gobiernos que acepten y pongan en vigencia los instrumentos disponibles relativos al control de las fuentes marinas de contaminación de los mares, y que tomen medidas para asegurar que las disposiciones de dichos instrumentos sean acatadas por los barcos de su bandera y por los barcos que realizan operaciones en las zonas bajo su jurisdicción. La recomendación 92 pide a los gobiernos que hagan suyos varios principios concretos como conceptos rectores para la Conferencia sobre el derecho del mar y remite a la Conferencia tres principios adicionales sobre el derecho de los Estados ribereños para que ésta tome las medidas correspondientes.

35. La cuestión de la jurisdicción se ha visto posteriormente reflejada en el Convenio internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques, en virtud de cuyo artículo 4 se prohíbe toda violación de las disposiciones del Convenio dentro de la jurisdicción de todo Estado parte en el mismo. Además, el artículo 9 dispone que la “jurisdicción” debe interpretarse a la luz del derecho internacional vigente en el momento de la aplicación o la interpretación del Convenio; también dispone que ninguna disposición del Convenio ha de perjudicar la codificación y el desarrollo del derecho del mar por la Conferencia sobre el derecho del mar, ni las reinvindicaciones y opiniones jurídicas de ningún Estado respecto al derecho del mar y a la naturaleza y el alcance de la jurisdicción del Estado ribereño y del Estado de la matrícula.

36. La Conferencia se ve así, pues, de lleno frente a la cuestión de la jurisdicción. Australia favorece un enfoque zonal, en virtud del cual el Estado ribereño estaría autorizado, de acuerdo con el derecho internacional, a ejercer un control eficaz de la contaminación por los buques en la alta mar, en una extensa zona contigua a su mar territorial. En el documento A/AC.138/SC.III/L.27, Australia expuso algunos principios en virtud de los cuales el Estado ribereño podría proteger su medio marino sin oponer injustificadamente obstáculos a la navegación; en esos principios hay un equilibrio que la delegación de Australia considera importante.

37. Algunas delegaciones han planteado nuevamente en las sesiones plenarias el presunto conflicto que existe entre la prevención de la contaminación causada por buques y la libertad de navegación, dando a entender que los Estados ribereños podrían obrar irresponsablemente o que no se interesan en la libertad de la navegación. Australia, como importante usuario del transporte marítimo mundial, cree que la realidad es muy distinta. Puesto que el comercio exterior es una cuestión vital para la economía de la mayor parte de los Estados ribereños, toda acción caprichosa o ilógica de su parte podría acarrear un aumento en las tasas de los fletes y quizás hasta la suspensión de los servicios de transporte marítimo.

38. Cualquiera de las dos partes podría ser acusada por la otra de irresponsabilidad, pero la Conferencia no puede

² *Ibid.*, caps. I y II.

actuar basándose en que una u otra parte habrá de obrar en esa forma. La Conferencia debe tratar de redactar una ley que proteja todos los intereses razonables; y si no puede continuar fundándose en que la ley habrá de respetarse, sus esfuerzos carecen de sentido.

39. La delegación de Australia cree que, para mantener un control eficaz de la contaminación por buques, es esencial contar con la cooperación plena entre los intereses de la navegación y los del país ribereño. La mejor protección para el medio en su conjunto podrá lograrse si la navegación se rige por normas internacionales convenidas entre todas las partes interesadas, que los Estados de la matrícula tienen la obligación de hacer cumplir por sus propias embarcaciones. Pero, además, los Estados ribereños deben poder seguir protegiendo su propio medio, incluso el de la zona económica de la que son responsables, y en consecuencia deben poder hacer cumplir las reglamentaciones internacionales convenidas. Es esencial poder hacer respetar localmente las normas por consideraciones de tiempo, prueba y distancia.

40. Las reglamentaciones existentes, sin embargo, no siempre podrán ser adecuadas; la propia Conferencia celebrada en Londres en 1973 acerca de la contaminación marina por buques recomendó que la contaminación intencional se eliminara totalmente al finalizar el decenio, reconociendo así la necesidad de tener una reglamentación internacional más estricta. Habida cuenta, sin embargo, de que los procedimientos de enmienda pueden ser lentos, la convención que ahora se está redactando debe disponer que los Estados ribereños tengan el derecho, en caso necesario, de obrar por su propia cuenta. Esta posibilidad plantea dificultades que deben enfrentarse. Este tipo de acción unilateral debe ser razonable en las circunstancias existentes y se debe prever la posibilidad de recurrir a un mecanismo de apelación para el arreglo de las controversias.

41. Tanto para los casos normales como para los casos excepcionales debe lograrse un equilibrio entre la capacidad del Estado ribereño para proteger su medio, incluso el de la zona económica, por una parte, y las salvaguardias contra las injerencias injustificadas en la navegación, por la otra. Quienes han dado tanto énfasis al problema de impedir una injerencia irrazonable en la navegación y el comercio internacional deben estar dispuestos a discutir seriamente los intereses de los Estados ribereños en una zona de contaminación.

42. U TUN MYAT (Birmania) dice que Birmania proclamó en noviembre de 1968 un mar territorial de 12 millas, medido desde líneas rectas de base trazadas de conformidad con las disposiciones de la Convención de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua³. Birmania apoya el concepto de una zona económica exclusiva dentro de la cual el Estado ribereño tendría derecho a ejercer su jurisdicción económica exclusiva, tanto sobre los recursos renovables como sobre los recursos no renovables, y cree que el Estado ribereño tiene que ejercer también jurisdicción sobre todas las actividades, incluidos el control, la conservación y la reglamentación del medio marino, tanto de los fondos marinos y su subsuelo como de las aguas suprayacentes.

43. Birmania aprueba sin reservas los principios de la resolución 2749 (XXV) de la Asamblea General y la doctrina del patrimonio común de la humanidad. Apoya la creación de un régimen internacional y de un mecanismo con amplia autoridad operacional, regulatoria y administrativa.

44. Birmania cree que la calidad y los recursos de sus costas, que aún continúan en su estado natural, deben protegerse para las generaciones presentes y futuras. Se complace pues de que la opinión del mundo haya tomado conciencia de los peligros de la contaminación marina como consecuencia del

desastre causado por el accidente del *Torrey Canyon* en 1967, y aprueba la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano.

45. La delegación de Birmania cree que los Estados deben cooperar entre sí y con los órganos internacionales competentes, mundiales y regionales, para tomar medidas con el fin de proteger el medio marino. Será necesario tomar debida nota de las normas que puedan recomendar estos órganos internacionales al sancionar leyes y reglamentos nacionales y municipales con el fin de que proporcionen medidas adecuadas para controlar su cumplimiento y hacer que se los respete. Sin embargo, estas normas deberán tener suficiente flexibilidad en el caso de los países en desarrollo, los que deberán emplear los mejores medios practicables para minimizar el vertimiento de contaminantes de todas las fuentes de origen estatal, tanto terrestres como marinas, teniendo en cuenta sus posibilidades económicas y tecnológicas. Esta cláusula de reserva no debe ser utilizada para defender infracciones cometidas ni para anticiparse a las que se cometan en el futuro. Aunque Birmania está desarrollando su capacidad industrial, es esencialmente un país agrario, y la contaminación producida en tierra no constituye uno de sus problemas. Birmania no piensa cambiar este estado de cosas, pero tampoco está dispuesta a aceptar normas que, quizás, se encuentren fuera de su capacidad técnica y económica. No obstante, recibirá con agrado asistencia técnica para poder cumplir dichas normas.

46. En lo que respecta a la contaminación por buques, la pequeña marina mercante de Birmania ha recibido instrucciones estrictas de respetar las reglamentaciones locales de contaminación de los diversos puertos y las que ha recomendado la OCMI en el mar.

47. En lo que respecta a la administración, la delegación de Birmania cree que, en el caso de infracciones relacionadas con la contaminación marina, la administración actual del Estado del pabellón por sí sola podría no ser suficientemente adecuada como para iniciar actuaciones contra el barco infractor, y que será necesario que la futura convención sobre el derecho del mar prevea algún tipo de administración a cargo de los Estados ribereños y portuarios.

48. En lo que se refiere a la jurisdicción, su delegación cree que, respecto de todas las infracciones relativas a la contaminación marina, habrá de prevalecer el derecho interno del Estado ribereño, incluso, por supuesto, en el caso de los barcos hallados *in fraganti* en aguas de la jurisdicción del Estado ribereño. La creación de zonas económicas exclusivas daría a los Estados derechos y obligaciones adicionales para controlar y preservar el medio marino en dichas zonas. La delegación de Birmania se siente inclinada a convenir en que, si se fijan normas discrepantes de control de la contaminación entre las diferentes zonas de control de la contaminación, se crearán dificultades e incertidumbre para las embarcaciones. En consecuencia, dentro de tales zonas económicas exclusivas los Estados ribereños deberán establecer normas internacionales convenidas para el control de la contaminación, que podrían ser más estrictas en los lugares especialmente delicados.

49. En cuanto a la zona fuera de los límites de la jurisdicción nacional, cuyos recursos hayan sido declarados patrimonio común de la humanidad, la delegación de Birmania también cree que es responsabilidad común de la humanidad proteger dichas zonas contra los perjuicios causados por la exploración y la explotación de los recursos y por otras actividades. Esta responsabilidad se habrá de asumir por conducto del mecanismo internacional que sea creado al efecto, por lo que éste, en consecuencia, deberá tener amplias facultades para asegurar la observancia efectiva de las normas que haya de establecer.

³ Naciones Unidas, *Recueil des Traités*, vol. 516, pág. 241.

50. El Sr. RASHID (Bangladesh) declara que, debido a la complejidad del problema de la contaminación marina, son muchas las medidas legales que pueden adoptarse para controlarla, pero que este control excede la capacidad de todo Estado o grupo de Estados. Al efecto se requiere una acción internacional concertada. Todo instrumento jurídico debe tener en cuenta la fuente de la contaminación.

51. Bangladesh, con más de 1.000 millas de costas, depende en grado sumo de la pesca, y desea proteger el medio marino adyacente a ellas. Respalda la opinión de que los Estados ribereños deben asumir la responsabilidad de tomar medidas adecuadas para preservar y proteger el medio marino y, en efecto, ha aprobado recientemente una ley en ese sentido. Sin embargo, los Estados deben tener presentes las normas internacionales pertinentes convenidas para asegurar que armonicen en forma adecuada con las medidas nacionales e internacionales. También debe procurarse que las actividades realizadas bajo la jurisdicción nacional no causen daños por contaminación a otros Estados y al medio marino en general. Además, los Estados deben tomar todas las medidas posibles para impedir que los daños o los riesgos se transfieran de un medio al otro.

52. En lo que se refiere a las investigaciones científicas, Bangladesh, en su carácter de país en desarrollo, no cree que las investigaciones científicas de la alta mar deban restringirse arbitrariamente. Pero cree que los Estados ribereños deben asegurarse de que se incluyan por lo menos cuatro elementos en la estructura jurídica futura, a saber: el derecho de los Estados ribereños a tener información anticipada o incluso a que se les pida autorización cuando se realicen investigaciones científicas dentro de su jurisdicción; el derecho a participar activamente en las investigaciones realizadas en su jurisdicción; el derecho a controlar y, en caso necesario, desautorizar dichas actividades si son contrarias a la seguridad nacional; el derecho a tener acceso a los datos y las muestras recogidas, así como a los resultados científicos, para publicarlos y darlos a conocer en forma eficaz.

53. El Sr. RASOLONDRAIBE (Madagascar) observa que algunas cuestiones importantes no han sido tratadas en los textos redactados por la Subcomisión III de la Comisión de fondos marinos. Estas cuestiones incluyen las relacionadas con las investigaciones científicas, la transmisión de tecnología, la definición de la contaminación marina, la responsabilidad por la contaminación, la libertad en la alta mar, las relaciones con otras organizaciones internacionales que se ocupan de la contaminación, y las convenciones internacionales.

54. La delegación de Madagascar, que ha formado parte de la Comisión de fondos marinos, está convencida de que es necesario cambiar el método de trabajo utilizado. La Tercera Comisión debe concentrarse en el logro de un acuerdo sobre

principios generales antes de formular principios jurídicos propiamente dichos.

55. Puesto que la idea de adoptar “los principios de Caracas” ya ha sido formulada, podría ser útil que la Comisión considerara también esta cuestión.

56. En lo que se refiere a la contaminación, la delegación de Madagascar aprueba la idea de una zona económica sobre la que el Estado ribereño tenga soberanía total, y dentro de la cual el control de la contaminación sería de su competencia.

57. La delegación de Madagascar también es partidaria del concepto de una Autoridad internacional con amplia autoridad y competencia directa sobre el control de la contaminación. Es necesario definir ahora esta competencia y encontrar una solución al problema de los contaminantes que cruzan las fronteras.

58. En Madagascar no existe prácticamente contaminación de origen terrestre. El país tiene una flota muy pequeña, y verdaderamente sus problemas de contaminación son todos importados. Es un hecho que los principales responsables de la contaminación marina son las grandes Potencias marítimas; en consecuencia, países como Madagascar deben contar con el recurso a un mecanismo que los proteja contra las embarcaciones que contaminan sus aguas y contra la negligencia o la indulgencia de los Estados del pabellón.

59. Madagascar ha ratificado la Convención internacional para la prevención de la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos, de 1954, pero no ha hecho lo propio con el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, o con el Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos. El orador nota con interés que este Protocolo amplía el alcance 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, concertado en Bruselas en 1969, y confirma el derecho de los Estados ribereños a tomar en alta mar las medidas que sean necesarias, para evitar, mitigar o eliminar amenazas graves e inminentes a sus costas o a los intereses conexos debidos a la contaminación — o amenaza de contaminación — de las aguas del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos como consecuencia de accidentes. Podría muy bien adoptarse una disposición así respecto de la contaminación resultante de la negligencia o de la falta de cumplimiento de las convenciones internacionales.

60. Por lo demás, la labor de la Comisión se facilitará si se llega a un acuerdo sobre la división de competencias entre las autoridades nacionales e internacionales, en el que se incluya a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, la Organización de Aviación Civil Internacional y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

Se levanta la sesión a las 17.05 horas.