

33a. sesión

Miércoles 15 de septiembre de 1976, a las 15.30 horas

Presidente: Sr. A. YANKOV (Bulgaria).

Informe del Presidente sobre los trabajos de la Comisión (conclusión)

Protección y preservación del medio marino (conclusión)

1. El Sr. FIELDER (Reino Unido) agradece al Presidente el informe exacto y completo que ha presentado en la 31a. sesión sobre las tareas cumplidas por la Comisión, en sesiones oficiosas, bajo su presidencia, y dentro del grupo de negociación, bajo la dirección del Sr. Vallarta.

2. La delegación británica lamenta sin embargo que la Comisión no haya logrado un resultado concreto sobre la cuestión del poder de reglamentación de los Estados ribereños en su mar territorial. Cree entender que solamente un número muy reducido de delegaciones no han podido aceptar la enmienda que había propuesto al párrafo 3 del artículo 21 de la parte III del texto de negociación (véase A/CONF.62/WP.8/Rev.1¹) y que se refería precisamente a las disposiciones de la parte II del texto único revisado para fines de negociación (*ibid.*) que se ocupan en detalle del paso inocente de buques en el mar territorial. El Sr. Fielder repite que el Reino Unido no puede aceptar el hecho de que los Estados ribereños estén habilitados para imponer reglamentos nacionales relativos al diseño, construcción, dotación o equipo de buques extranjeros. Refiriéndose a la expresión "otras cuestiones" mencionada por el Presidente, dice que si los Estados ribereños tuviesen total flexibilidad para establecer reglamentos relativos a todas las demás cuestiones, la navegación marítima se vería estorbada. Recuerda, a este respecto, que, en la 28a. sesión de la Comisión, la delegación británica, que se declaró a favor de la coordinación de las tareas entre las diversas comisiones, destacó que cada Comisión debía abstenerse de negociar de nuevo un texto que correspondiese a otra Comisión.

3. La delegación británica considera en general que en el texto único revisado para fines de negociación se ha

logrado un delicado equilibrio entre las diversas disposiciones relativas a la contaminación del medio marino por los buques. Los progresos logrados durante el actual período de sesiones, aunque modestos, justifican esta opinión; sin embargo, todavía queda mucho por hacer. La delegación británica, por su parte, está dispuesta a continuar los trabajos en el próximo período de sesiones.

4. El Sr. MARZIOTA DELGADO (Cuba) agradece al Presidente de la Comisión, así como al presidente del grupo de negociación, Sr. Vallarta, que no han escatimado esfuerzos para hacer adelantar las negociaciones.

5. Cuba, país insular que tiene más de 2.500 kilómetros de costa, se interesa principalmente en la preservación del medio marino y la lucha contra la contaminación; se congratula en consecuencia por la atmósfera de cooperación que reina para la negociación de las partes de la convención que se ocupan de estas cuestiones. En forma general, la delegación cubana considera que el texto único revisado para fines de negociación constituye una base de avenencia aceptable, a reserva de que se introduzcan en él algunas enmiendas.

6. Algunas delegaciones han tocado de forma muy extensa lo relativo a la enmienda posible del párrafo 3 del artículo 21 de la parte III del texto único revisado para fines de negociación, relativo al mar territorial, en la medida en que se relaciona con el párrafo 2 del artículo 20 de la parte II, relativo al derecho de paso inocente. La delegación cubana se complace en comprobar que parece haber acuerdo general sobre el hecho de que se debe conservar la primera parte del párrafo 2 del artículo 20, que establece que "tales leyes y reglamentos no podrán aplicarse o afectar al diseño, construcción, dotación o equipos de buques extranjeros". Parece que los problemas se limitan a la segunda parte del párrafo 2. Algunas delegaciones plantean que su adopción implicaría tener que aceptar las normas internacionales para tendido de cables y tuberías, conservación de los recursos vivos del mar, estudios hidrográficos, etc.; es decir, para todo lo que se relaciona con las cuestiones enumeradas en el párrafo 1 del artículo 20.

¹ Véase *Documentos Oficiales de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, vol. V (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.76.V.8).

Para evitar todo equívoco, la delegación cubana propone aclarar la segunda parte del párrafo 2 para que diga lo siguiente: "ni a cuestiones relativas a la navegación, regidas por normas internacionales generalmente aceptadas, salvo que ello esté expresamente autorizado por dichas normas".

7. La delegación cubana quiere en realidad salvar el principio de la uniformidad de las reglas y normas internacionales que se deberían aplicar en todo el océano, incluyendo los mares territoriales. Los impugnadores de este principio dicen que de esta forma se limita la soberanía de los Estados y que esto incluso es contradictorio con la Convención de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona contigua². Hay que recordarles a dichas delegaciones que se ha previsto en el párrafo 2 del artículo 30 de la parte III del texto único revisado para fines de negociación la salvaguardia del ejercicio de la soberanía plena del Estado ribereño sobre el mar territorial porque éste podría, en los términos de este párrafo, obrar para reprimir las violaciones de las normas y reglamentos en vigencia en su mar territorial. Sin embargo, este derecho no ha sido reconocido hasta ahora por ninguna convención. Si es importante para la comunidad internacional en su conjunto que haya uniformidad en la aplicación de normas para la navegación en los océanos, más importante lo es aún para los países en desarrollo. Hay que partir del principio de considerar que los países en desarrollo que no tienen flota en estos momentos la tendrán en un futuro, porque es una condición indispensable para la independencia política y económica. La diversidad de normas en los mares no beneficia a nadie y en consecuencia creará serias dificultades para los países en desarrollo por sus repercusiones técnicas y financieras, y hará que la construcción de los buques se haga sumamente costosa, y ningún país en desarrollo está interesado en semejante cosa.

8. La delegación cubana pide, en consecuencia, que se haga una referencia cruzada al párrafo 2 del artículo 20 de la parte II del texto de negociación, en el párrafo 3 del artículo 21 de la parte III, con los ajustes de redacción que surgirían de esta enmienda, porque, de no hacerse esta precisión, con los ajustes de redacción expresados anteriormente, se estaría otorgando un derecho, es decir, poniendo un arma poderosa en manos de las Potencias imperialistas, que pudieran hacer uso y abuso de ese derecho para imponer mayores requisitos técnicos en sus mares territoriales que los exigidos por las normas internacionales, y de esa forma impedir en la práctica el tránsito por sus mares territoriales y el acceso a sus puertos de los buques de otros países, en grave detrimento del transporte marítimo. En lo tocante al párrafo 5 del artículo 21, relativo a las áreas especiales, la delegación cubana se felicita por los resultados de las negociaciones, porque considera que es indispensable que la reglamentación adicional que se proponen establecer los Estados ribereños en estas zonas sea aprobada por las organizaciones internacionales competentes. Es evidente, en efecto, que si el consenso que parece haberse logrado en el momento presente y en virtud del cual se admite que la zona económica exclusiva no es asimilable al mar territorial prevalece, el Estado ribereño no podrá tener poderes de reglamentación discrecional en esta zona. Este es un punto importante para la delegación cubana, que asigna interés a las áreas especiales.

9. El Sr. KOLCHAKOV (Bulgaria) recuerda que no es la primera vez que la delegación de Bulgaria presenta su opinión sobre las cuestiones relativas a la contaminación de los mares por buques. Le preocupa una vez más que

se prevea nuevamente la posibilidad de que los Estados ribereños establezcan en su mar territorial leyes y reglamentaciones más severas que las convenidas por las convenciones internacionales existentes. Esta cuestión se complica debido a que entraña elementos técnicos; la experiencia ha demostrado que siempre es más difícil de resolver un problema que presenta a un tiempo aspectos teóricos y aspectos técnicos. La teoría de la soberanía nacional prescribe que todo Estado ribereño tiene el derecho de establecer leyes y reglamentos y el poder de hacerlos aplicar en su mar territorial. Este principio no ha sido negado por nadie. Pero es posible preocuparse por las consecuencias que podría tener un derecho de esa clase sobre los derechos de otros Estados y sobre el principio de la libertad de la navegación. Aun cuando se adopte un punto de vista nacional, es evidente que el ejercicio por el Estado ribereño del derecho de establecer normas nacionales más severas que las reconocidas por las organizaciones internacionales plantea problemas técnicos y económicos importantes. En efecto, la multiplicación de normas no haría más que estorbar la navegación. Los Estados establecerán en efecto las normas que estén en condiciones de hacer observar a sus propios buques. Cuanto más alto sea el nivel técnico de un Estado, mayores podrán ser sus exigencias. Solamente algunos países tienen la posibilidad de exigir que su flota responda en el nivel técnico a normas más elevadas que las admitidas por las convenciones internacionales. Los países en desarrollo y otros muchos países no tienen los medios para ello. Si se admite que estos países tienen derechos iguales, es evidente que económicamente esta igualdad no es más que una palabra hueca. Reconocer, por lo tanto, el derecho de establecer normas y reglamentos más estrictos que los admitidos por las convenciones internacionales, equivaldría a favorecer a un grupo limitado de Estados, que son justamente los Estados económicamente más adelantados.

10. Ningún Estado que desee ser reconocido como Estado ribereño puede prever la posibilidad de no disponer de una flota mercante. Las estadísticas demuestran, al contrario, que todos los Estados ribereños tienen tendencia a dotarse de una flota y a participar en el comercio marítimo. Es cierto que el equipo de sus buques no será de los más perfeccionados. Por otra parte, reconocer a los Estados ribereños el derecho de establecer sus propias normas y de hacerlas aplicar equivaldría a prohibir el acceso a sus aguas territoriales a los buques extranjeros. Esto no es evidentemente en beneficio de los intereses de la navegación ni de los países en desarrollo. La cuestión que se examina es muy importante y merece una reflexión profunda.

11. Además, la delegación de Bulgaria está preocupada también por la función que se atribuirá a las organizaciones internacionales en lo que respecta a las áreas especiales. En opinión de la delegación de Bulgaria, cuanto más importante sea esta función, mayores posibilidades de ser respetados tendrán los intereses de la comunidad internacional. Si un Estado tiene razones serias y justificadas para definir un área especial, ninguna organización internacional le discutirá el derecho de hacerlo. Pero, por otra parte, las organizaciones internacionales podrán desempeñar una función moderadora cuidando de que algunos países no abusen de esta posibilidad. La delegación de Bulgaria piensa especialmente en la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), tanto más cuanto que en el párrafo 5 del artículo 21 de la parte III del texto único revisado para fines de negociación, se trata únicamente de la lucha contra la contaminación por buques.

² Naciones Unidas, *Recueil des Traités*, vol. 516, pág. 207.

12. Además, el Sr. Kolchakov recuerda que, por su parte, la delegación de Bulgaria ha sido siempre partidaria del texto único revisado para fines de negociación, considerando que en él se tienen en cuenta en forma equitativa los intereses de los Estados ribereños, de los Estados de puerto y de los Estados del pabellón. La delegación de Bulgaria desea, en consecuencia, respecto del párrafo 5 del artículo 21, que las modificaciones no se alejen de la sustancia del texto existente y que se limiten solamente a mejorarlo.

13. El Sr. BIGAY (Francia) agradece al Presidente el informe claro, completo y objetivo que ha presentado sobre la tarea realizada por la Comisión bajo su presidencia y bajo la dirección del Sr. Vallarta. El orador conviene, con el Presidente, en que el texto único revisado para fines de negociación es un texto equilibrado, una transacción. Sin embargo, la multiplicidad de enmiendas que se han propuesto hace pensar que estas disposiciones no son plenamente satisfactorias y que deben ser aclaradas, es decir modificadas.

14. La Comisión, es cierto, ha llegado a un acuerdo sobre algunos aspectos relativos a la cuestión de la contaminación del medio marino por buques. Las disposiciones del párrafo 5 del artículo 21 son satisfactorias. Asimismo, las disposiciones relativas a los poderes del Estado del pabellón parecen haber recogido un amplio consenso, aun cuando el artículo 38 no haya sido examinado en cuanto al fondo. En cambio, las disposiciones relativas a los poderes del Estado de puerto no han sido totalmente adoptadas. Esto se debe a que la competencia del Estado de puerto no debe ser más que una competencia secundaria en relación con las competencias fundamentales del Estado ribereño y del Estado del pabellón. Si el juicio resulta por cierto más eficaz cuando el buque delincuente está en manos de la justicia, la obtención de pruebas es tanto más difícil cuanto más alejado está el lugar de la infracción. El procedimiento de transferencia previsto en el párrafo 4 del artículo 28 se presenta en una forma especialmente compleja. El orador se pregunta qué interés podría tener, por otra parte, el Estado de puerto en la represión de infracciones que le son ajenas. Se corre el riesgo de crear, a imitación de los pabellones de conveniencia, puertos de conveniencia. No es necesario que al esforzarse por luchar contra los primeros se termine por crear un nuevo problema. La delegación de Francia, por esta razón, apoya el desarrollo de la ayuda mutua judicial; apoya con menos entusiasmo la transmisión de los procedimientos represivos y con menos aún la competencia universal, que debe estar reservada solamente a las infracciones muy graves, como el desvío de aeronaves por ejemplo.

15. La delegación de Francia no puede decidir respecto del artículo 30, que no ha sido examinado plenamente. Se limita a decir que convendría, en su opinión, modificar los párrafos 6 y 7 del artículo 30, para asegurar una mejor protección de los intereses del Estado ribereño. De cualquier manera, la delegación de Francia sigue siendo optimista respecto de las futuras negociaciones.

16. El Sr. MITROPOULOS (Grecia) da las gracias al Presidente, que ha presentado un informe sumamente completo sobre la cuestión de la contaminación causada por buques, así como al Sr. Vallarta, Presidente del grupo de negociación reducido. Gracias a sus incansables esfuerzos, la Comisión cuenta con los resultados que ha podido obtener. Por lo que se refiere al párrafo 2 del artículo 20 de la parte II y al párrafo 3 del artículo 21 de la parte III del texto único revisado para fines de negociación, la posi-

ción de la delegación de Grecia es bien conocida. Se opone a que se conceda a los Estados ribereños el derecho de reglamentar unilateralmente y de dar aplicación en su mar territorial a normas más severas que las que han sido adoptadas mediante instrumentos internacionales; en particular, normas que podrían afectar al diseño, construcción, dotación o equipos de navíos extranjeros. El caos en que el reconocimiento de tal derecho arrojaría al comercio marítimo internacional es para la delegación de Grecia causa de profunda preocupación. Al manifestar esta posición el orador no piensa solamente en los intereses de la comunidad de armadores, sino en los de la comunidad internacional en su totalidad.

17. Si se acepta, en efecto, suprimir las disposiciones que figuran en el párrafo 2 del artículo 20 de la parte II y el párrafo 3 del artículo 21 de la parte III, está claro que, en primer lugar, se impondría una carga insostenible a numerosos países y esencialmente a los países en desarrollo que se esfuerzan por crear una flota nacional; en segundo lugar, se practicaría una política discriminatoria en lo tocante a la utilización de los mares; en tercer lugar, se sembraría la confusión en las normas de construcción y armamento de navíos, al destruir una uniformidad que se ha procurado respetar en los convenios existentes; en cuarto lugar, se aumentaría considerablemente el costo del transporte marítimo, lo que repercutiría inevitablemente en el costo de las mercaderías.

18. Puesto que las únicas características en materia de construcción naval que están directamente vinculadas con la cuestión de la protección del medio marino son las estructuras de doble fondo y el sistema de compartimientos cisterna-lastre, la aprobación de la propuesta destinada sea a suprimir o a modificar los párrafos mencionados precedentemente provocaría en la industria de los transportes marítimos y en el comercio marítimo daños no equiparables con las utilidades que podrían redundar para el medio marino. La cuestión de la generalización de una u otra de estas características, por otra parte, actualmente está en examen en la OCMI, que se esfuerza por encontrar una solución internacional aceptable.

19. Los argumentos invocados por quienes sostienen esta propuesta se fundan por otra parte más en consideraciones teóricas que en hechos. Para justificar el derecho del Estado ribereño a reglamentar unilateralmente y a dar aplicación a normas más severas que las reconocidas por los convenios internacionales, se ha dicho que, en ciertos casos, estos Estados se encuentran obligados a actuar de esa manera para proteger su medio ambiente, que corre peligro inminente de ser afectado irremediabilmente por la contaminación, puesto que estas situaciones de urgencia no permiten esperar que los convenios de que se trata entren en vigor, teniendo en cuenta la lentitud del procedimiento o la reticencia de que dan prueba ciertos Estados en su ratificación. La realidad — que es fácil de comprobar en las publicaciones de las organizaciones internacionales relativas a la situación de los convenios internacionales — es que los convenios que se refieren a la esfera del transporte marítimo han sido ratificados en la mayoría de los casos por los Estados del pabellón más que por los Estados ribereños. Ese es el caso particularmente del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, el Convenio internacional sobre líneas de carga, de 1966; del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, de 1972; del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques; del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, de 1972, y varios otros. Por lo tanto, no se

puede atribuir a los Estados del pabellón el hecho de que estos convenios no estén todavía en vigor.

20. En lo tocante a la competencia de la OCMI para definir áreas particulares objeto de medidas especiales de que se trata en el párrafo 5 del artículo 21 de la parte III del texto único revisado para fines de negociación, parece que algunos rechazan esta competencia so pretexto de que el mandato de la OCMI no la prevé, que la OCMI no tiene la experiencia ni los medios necesarios para reglamentar esferas tales como la de la pesca, por ejemplo, para las cuales hay otras organizaciones internacionales mejor calificadas. La delegación de Grecia no comparte este punto de vista e invoca, en apoyo de su posición, el hecho de que existe determinado número de instrumentos que dan prueba de lo contrario. En particular, el mandato de la organización de que se trata ha sido ampliado el año pasado de forma, justamente, que abarque la cuestión de la contaminación marina. Por consiguiente, la OCMI está facultada para tratar esta cuestión. Por otra parte, en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, se encuentra un artículo, el artículo 17, que está destinado a que las partes en el Convenio, en consulta con la OCMI y otras organizaciones internacionales — que pueden ser la Organización Mundial de la Salud, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación o el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente —, ayuden a las partes que necesiten asistencia técnica en esta esfera a encontrar otras medidas y disposiciones destinadas a impedir o reducir la contaminación del medio marino causada por buques.

21. En opinión de la delegación de Grecia, la OCMI tiene, por consiguiente, en lo relativo a las áreas especiales, mucha mayor competencia que otras organizaciones internacionales. Si, en efecto, se definen las áreas especiales, es para protegerlas de la contaminación causada por buques. Para eso se puede prever el refuerzo de la estructura y el armado de estos navíos, la reglamentación de la navegación en determinadas zonas de manera que los navíos que las atraviesan no constituyan para ellas una amenaza, o se puede prohibir el acceso a estas áreas a determinadas categorías de navíos, y mejorar la formación de las tripulaciones. En todas estas esferas no parece haber una organización mejor calificada para actuar que la OCMI.

22. La delegación de Grecia opina que las medidas previstas en el párrafo 5 del artículo 21 que se refieren, en efecto, a la aplicación del artículo 17 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, en lo relativo a la cooperación entre las organizaciones competentes y los Estados interesados en materia de la definición de áreas especiales, responden adecuadamente a la situación, y apoya, por consiguiente, este artículo tal como está redactado nuevamente por el grupo de negociación restringido.

23. La delegación de Grecia sigue dispuesta a unir sus esfuerzos, en un espíritu de cooperación y de conciliación, a los de los participantes en esta Conferencia, a fin de encontrar soluciones que sean ventajosas tanto para los Estados que se dedican esencialmente al comercio marítimo como a la comunidad internacional en su totalidad.

24. El Sr. MANANSALA (Filipinas) desea expresar su satisfacción al Presidente por su completo informe sobre los resultados de las negociaciones realizadas en la Tercera Comisión en la esfera de la protección y la preservación del medio marino. La delegación de Filipinas agradece la forma en que el Presidente ha subrayado las contradic-

ciones existentes entre las disposiciones del párrafo 2 del artículo 20 de la parte II del texto único revisado para fines de negociación y las que figuran en el párrafo 3 del artículo 21 de la parte III de ese mismo texto, contradicciones que el Sr. Manansala había subrayado durante las negociaciones oficiosas. Además, el representante de Filipinas ha escuchado con interés, en la sesión precedente, la intervención del representante del Canadá, quien habló de los derechos y obligaciones del Estado ribereño en el mar territorial y en la zona económica, y cuyas opiniones comparte. En lo tocante al párrafo 5 del artículo 21, el Sr. Manansala reserva su posición y espera que se inicie un estudio detallado del nuevo texto antes de pronunciarse. Lamenta que, debido a la falta de tiempo, la Comisión no haya podido llevar a cabo las negociaciones sobre las disposiciones relativas a los poderes de policía, así como a la competencia y a los derechos del Estado ribereño, del Estado del pabellón y del Estado de puerto en esta importante esfera.

25. El Sr. AL-MAHMEED (Bahrein), después de haber agradecido al Presidente el exhaustivo informe que ha presentado, declara que la cuestión de la contaminación del medio marino causada por buques, y sobre todo por los petroleros, interesa muy particularmente a su país, puesto que esta forma de contaminación hace correr un peligro sumamente grave a sus recursos marinos. Por lo que se refiere al párrafo 5 del artículo 21 de la parte III del texto único revisado para fines de negociación, el Sr. Al-Mahmeed tiene varias observaciones que formular: en primer lugar, la delegación de Bahrein apoya el párrafo 5, en el cual se reconoce al Estado ribereño el derecho de promulgar leyes y reglamentos para impedir la contaminación marina y se prevé la determinación de zonas particulares; en segundo lugar, desearía obtener aclaración en cuanto a la frase "tras de consultas apropiadas con cualquier otro país interesado". Según la delegación de Bahrein, no puede tratarse sino de los países vecinos correspondientes a la misma región; en tercer lugar, se dice, siempre en el párrafo 5, que "tales leyes y reglamentos no serán aplicables a los buques extranjeros hasta 12 meses después de la notificación a la organización internacional competente". Además, el Sr. Al-Mahmeed estima que este plazo es demasiado largo y que debería ser abreviado. En fin, juzga que se debería dar a los países ribereños en desarrollo los medios de preparar instalaciones portuarias adecuadas.

26. El Sr. BENTEIN (Bélgica) agradece al Presidente el completo y objetivo informe que ha presentado sobre las actividades de la Tercera Comisión, así como al Sr. Vallarta, que no ha escatimado esfuerzos para hacer progresar las negociaciones. La delegación de Bélgica ha reconocido, particularmente, la forma en que el Presidente ha hecho hincapié en el delicado equilibrio que reina entre las diversas disposiciones del texto único revisado de negociación. Acepta este informe, así como las modificaciones aportadas al texto de negociación. Por otra parte, estima que, contrariamente a lo que algunas delegaciones pretendieron, las disposiciones de la parte II de este texto no constituyen en absoluto un retroceso en relación con las disposiciones de la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua, de 1958, actualmente en vigor. Sin embargo, el Sr. Bentein no desea extenderse más sobre esta cuestión ni tampoco sobre los problemas que plantean las relaciones que existen entre el párrafo 3 del artículo 21 de la parte III y el párrafo 2 del artículo 20 de la parte II del texto de negociación, a los que tendrá oportunidad de referirse ulteriormente. Señala que la delegación belga, al igual que la delegación danesa, favorecerá la continuación

de los trabajos entre períodos de sesiones y se ofrece a participar en ellos.

27. El Sr. HAQ (Pakistán) agradece al Presidente el exhaustivo informe que ha presentado, en particular las cuestiones relativas a la contaminación causada por los buques, así como al Sr. Vallarta y al Sr. Metternich, que presidieron con gran eficacia las reuniones de los grupos de trabajo. La delegación del Pakistán, al igual que muchas otras delegaciones, estima que el texto único revisado para fines de negociación constituye una base conveniente de negociación. Empero, quedan pendientes ciertos problemas importantes que han surgido en el curso de los debates; deberán ser resueltos totalmente en el próximo período de sesiones. Como lo han señalado varios representantes, hay ambigüedades o incoherencias entre determinados artículos. Los poderes de policía de que dispondría el Estado ribereño en virtud de las disposiciones que figuran en el párrafo 3 del artículo 21 de la parte III del texto de negociación quedan limitados por las disposiciones del párrafo 2 del artículo 20 de la parte II, relativo al diseño y a la construcción de navíos. La delegación del Pakistán estima que convendría modificar este párrafo de forma que responda mejor a los intereses del Estado ribereño. Por otra parte, debido a particularidades naturales, difícilmente podría el Pakistán aceptar disposiciones que exijan que el Estado ribereño es conforme absolutamente, en lo relativo a las leyes y reglamentos que podría promulgar en su mar territorial, a la reglamentación internacional. El Sr. Haq estima que en esta esfera debería adoptarse un enfoque más flexible. Por lo que se refiere a los poderes de policía del Estado de puerto, el problema sigue siendo saber si se le debe reconocer una jurisdicción absoluta o limitada. La cuestión de los poderes del Estado ribereño, del Estado del pabellón y del Estado de puerto deberá ser objeto de un examen exhaustivo durante el próximo período de sesiones, puesto que en la etapa actual no hay verdaderamente equilibrio entre estos poderes. En el curso de las deliberaciones, la delegación del Pakistán se ha inquietado un poco por el empleo que se hace en los artículos 21, 28 y 30 de la parte III del texto de negociación de la expresión "normas internacionales establecidas". Estima, en efecto, que al utilizar esta expresión en forma exagerada, se corre el peligro de crear cierta confusión y de aumentar la ambigüedad del texto de la disposición. Por otra parte, el Sr. Haq estima que los poderes de policía conferidos al Estado ribereño en caso de vertimiento importante de desechos por un buque son insuficientes, y que se debería aumentar esos poderes a este respecto, de forma que le permitan proteger su medio marino. En lo tocante a la determinación de áreas especiales prevista en el párrafo 5 del artículo 21, la delegación del Pakistán ha hecho saber en el curso de las negociaciones que no es partidaria de que las reglas y normas internacionales que le serán aplicables sean las elaboradas por la OCMI. No se puede, en forma alguna, aplicar las mismas normas internacionales a todas las áreas especiales. Se deberían elaborar para cada nueva área definida normas y reglamentos que tengan en cuenta las particularidades de cada una de ellas. La delegación del Pakistán no podrá aceptar tampoco que en esta esfera se reconozca únicamente la competencia de la OCMI. Convendría más bien confiar esta cuestión a un organismo internacional que coordinara las actividades de las organizaciones internacionales competentes, entre ellas la OCMI. Muy al principio de las negociaciones, la delegación del Pakistán propuso una enmienda al inciso c) del párrafo 1 del artículo 26, relativo a vertimientos en la zona internacional. El caso del vertimiento deliberado de desechos por un Estado en la zona internacional adyacente al Estado ribereño no está

previsto en ningún artículo. En efecto, las disposiciones relativas al vertimiento que figuran en la parte II del texto único revisado para fines de negociación no se refieren sino a los vertimientos que son resultado de otras actividades. La delegación del Pakistán desearía, por consiguiente, que en el curso de las negociaciones futuras la Comisión examine la propuesta del Pakistán con miras a insertarla en el párrafo 1 del artículo 26.

28. El Sr. PFIRTER (Argentina), tras dar las gracias al Presidente y al Sr. Vallarta por sus esfuerzos, se felicita de que las negociaciones llevadas a cabo en el actual período de sesiones hayan permitido a la Comisión adelantar considerablemente en sus trabajos. A la delegación argentina le resulta particularmente grato el acuerdo conseguido en relación con el párrafo 5 del artículo 21, cuyo texto, en su opinión, tiene en cuenta de manera adecuada y equilibrada los intereses de todas las partes; desearía, pues, que se incorporara a la futura convención.

29. El texto único revisado para fines de negociación constituye ciertamente una buena base de negociación, incluso aunque hayan de resolverse todavía algunas cuestiones. Por ejemplo, por lo que hace a la jurisdicción del Estado de puerto, la delegación argentina no podrá aceptar que sea universal. Del mismo modo, le preocupan ciertos aspectos de la competencia del Estado ribereño en materia de establecer y respetar las leyes y reglamentos relativos a la contaminación en su mar territorial. Confía en que la Comisión aprobará, para el párrafo 3 del artículo 21 de la parte III del texto único revisado para fines de negociación, un texto que se refiera al párrafo 2 del artículo 20 de la parte II. En su opinión, es indispensable incluir una disposición en ese sentido y modificar recíprocamente el párrafo 2 del artículo 30 de la parte III del texto único revisado para fines de negociación.

30. La delegación argentina cree que la parte III debe asegurar el equilibrio entre los derechos soberanos de los Estados ribereños sobre su mar territorial y el derecho de paso inocente de los buques extranjeros por el mar territorial de estos Estados. Varias delegaciones han coincidido en este sentido. Se trata, en realidad, de una cuestión pragmática: las flotas mercantes de los países en desarrollo están limitadas en tonelaje y en recursos técnicos. Serían indudablemente las primeras y más gravemente afectadas por disposiciones como las del párrafo 1 del artículo 30, en su forma actual.

31. El Sr. CROSBY (Ecuador) expresa a su vez su agradecimiento al Presidente, cuyo informe proporciona, en su opinión, elementos para una base válida de negociación. Empero, sin tratar de negar el valor de ese documento, cree que todavía no está lo suficientemente equilibrado. En la fase actual resulta, en cierto modo, incluso desfavorable para los Estados ribereños. En efecto, algunas disposiciones confieren al Estado del pabellón derechos exclusivos, mientras que el principio de la jurisdicción del Estado ribereño se ve demasiado condicionado. No obstante, en materia de protección y preservación del medio marino, el Estado ribereño debe tener prioridad de acción en las zonas sobre las que ejerce su soberanía, ya que en caso de contaminación es él quien resultará perjudicado en primer lugar. Deben también colaborar en la preservación del medio marino las autoridades internacionales y el Estado del pabellón, que debe actuar en colaboración estrecha con estas últimas y el Estado ribereño. La delegación ecuatoriana está incluso dispuesta a reconocer al Estado de puerto una jurisdicción complementaria que se ejercería en relación con los Estados interesados: el Estado ribereño y el Estado del pabellón. Por lo que hace al artículo 21 de la parte III del texto de ne-

gociación, el Sr. Crosby estima que debe existir una estrecha coordinación entre las disposiciones contenidas en el párrafo 3 del mencionado artículo y las elaboradas por la Segunda Comisión. En relación con el párrafo 5 del artículo 21, relativo al establecimiento de áreas especiales, el Sr. Crosby manifiesta sus reservas, pues cree que las autoridades internacionales no deberían tener la posibilidad de oponerse a lo que el Estado ribereño establezca en tales áreas. Si bien es conveniente que las leyes nacionales estén en armonía con las normas y disposiciones internacionales, no deben, sin embargo, estar subordinadas a ellas. Las únicas normas internacionales ante las que un Estado debe ceder son aquellas que oficialmente ha aceptado aplicar. Por lo que respecta a los artículos 28 y 30, el Sr. Crosby cree que convendría modificar ligeramente la redacción. El empleo del adverbio "voluntariamente" en el párrafo 1 de ambos artículos amenaza en efecto con reducir considerablemente el poder de acción del Estado. En cuanto al artículo 38, el Sr. Crosby lo considera en extremo criticable pues perjudica los intereses de los Estados ribereños; en consecuencia, desearía que se suprimiera. Sin embargo, la delegación ecuatoriana consentiría en que se elaborara una fórmula diferente previendo un mecanismo que garantizara al Estado el derecho soberano de ejercer una acción e iniciar procedimientos. Finalmente, el Sr. Crosby desearía que la Tercera Comisión prosiguiera su tarea, que ciertamente no será sencilla, bajo la dirección de su actual Presidente, convencido de que, unidos como en la actualidad, los miembros de la Comisión llegarán a realizar su objetivo, es decir, elaborar un documento que no lesione los intereses de ningún país.

32. El Sr. MUJAHID (República Árabe Libia), subrayando que los derechos soberanos de los Estados ribereños sobre su mar territorial constituyen un hecho reconocido, dice que su delegación se opondrá a toda disposición que pueda atentar contra ese derecho, sea cual fuere la fuente, incluida la Autoridad internacional. En efecto, si el Estado ribereño se encontrara con su soberanía restringida, no podría contribuir a preservar y a proteger el medio marino; tampoco podría promulgar legislación nacional que complementara las normas internacionales. Los países ribereños son las primeras víctimas de la contaminación causada por los buques; deberían tener el derecho de imponer sanciones justificadas.

33. La cuestión de las organizaciones internacionales competentes es una cuestión compleja y no convendría referirse a ninguna de ellas. La delegación libia cree, por otra parte, que estas organizaciones no tienen que intervenir en la definición de áreas especiales por los Estados ribereños.

34. Con respecto a la contaminación del medio marino, la delegación libia cree que no cabe referirse al paso inocente de los buques, principio ya bien establecido. Empero, cuando este paso constituya una causa de contaminación del medio marino, ya no puede considerarse inocente.

35. Con respecto a las áreas especiales, el Estado ribereño es el primer interesado y debe tener derecho a determinarlas y hacer aplicar en ellas los reglamentos. En este sentido, notificará a la organización internacional competente y ésta transmitirá la información a todos los Estados en un plazo determinado, a cuya expiración entrarán en vigor los reglamentos establecidos por el Estado ribereño.

36. El texto único revisado para fines de negociación garantiza los derechos del Estado del pabellón y asegura un nuevo equilibrio entre los derechos del Estado ribereño y los del Estado del pabellón. A este respecto, la delegación libia hace suyas las observaciones de los representantes del Canadá, la República Unida de Tanzania y

Kenya. No se trata de conceder a los Estados ribereños autoridad y poderes absolutos, sino una competencia que que les permita contribuir eficazmente a la preservación y la protección del medio marino, dejando a la organización internacional competente que dicte las normas relativas al diseño, la construcción, el equipo y el armamento de los buques, a reserva de que estas normas se revisten periódicamente.

37. El Sr. HAKAPAA (Finlandia) da las gracias al Presidente por el equilibrado informe que ha presentado sobre los trabajos de la Comisión.

38. Como las otras delegaciones, la delegación finlandesa concede especial interés a las disposiciones relativas al poder de reglamentación de los Estados ribereños en el mar territorial, es decir, al párrafo 3 del artículo 21 de la parte III del texto único revisado para fines de negociación y al párrafo 2 del artículo 20 de la parte II. Como está a favor del mantenimiento de los poderes tradicionales de los Estados ribereños sobre su mar territorial, subraya que es urgente y necesario uniformar, a nivel internacional, las leyes y reglamentos relativos al diseño, la construcción, el equipo y el armamento de los navíos extranjeros que harían uso del paso inocente. Según su delegación, es necesario que estas cuestiones se sometan solamente a una reglamentación internacional.

39. La delegación finlandesa señala que numerosas otras cuestiones todavía siguen en suspenso. No obstante, habida cuenta de los progresos conseguidos en el actual período de sesiones, confía en el futuro de las negociaciones sobre la protección y preservación del medio marino.

40. El Sr. MBOTE (Kenya), refiriéndose al párrafo 5 del artículo 21, dice que la intervención que acaba de hacer el representante de Grecia hace pensar que sólo la OCMI está calificada para proteger y preservar el medio marino. Sin embargo, existen otras organizaciones internacionales — la UNESCO, por ejemplo — que disponen de numerosas informaciones sobre las que podrían basarse las normas y reglamentos en la materia. En opinión de la delegación de Kenya, la OCMI tiene como único mandato reglamentar la navegación marítima, y no tratar de las cuestiones ecológicas, oceanográficas y demás. Por su lado, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente tiene como mandato proteger el medio en general, y convendría, pues, dirigirle también un llamamiento.

41. El Sr. MITROPOULOS (Grecia), en respuesta al representante de Kenya, recuerda que él ha mencionado cierto número de organizaciones internacionales. Sin embargo, resulta que la OCMI es la organización internacional más indicada para establecer las reglas y normas o prácticas de navegación en las áreas particulares. Convendrá a los Gobiernos, antes de definir estas áreas, trabajar en colaboración con las organizaciones internacionales y bajo los auspicios de la OCMI.

42. El Sr. McKEOWN (Australia) da las gracias al Presidente por el informe que ha presentado sobre la protección y la preservación del medio marino.

43. En opinión de la delegación australiana, las disposiciones relativas a la contaminación del medio marino deben considerarse en su conjunto. En efecto, existen estrechas relaciones entre las secciones 6, 7 y 8 de la parte III del texto único revisado para fines de negociación y conviene mantener entre ellas cierto equilibrio.

44. La delegación australiana ha juzgado que convenía introducir importantes modificaciones en el párrafo 5 del artículo 21, de manera que las leyes y reglamentos de los Estados ribereños puedan ir más allá de las leyes y regla-

mentos internacionales y que se imponga un plazo estricto a la organización internacional competente para presentar las reglas y normas o prácticas de navegación que haya previsto para las áreas particulares. El texto que se ha presentado a la Comisión responde en realidad a estas dos preocupaciones.

45. Por otra parte, la delegación australiana hubiera deseado que se hubiera previsto un mecanismo de arreglo de controversias mediante el recurso al procedimiento de objeción, pero desgraciadamente no ha habido consenso al respecto.

46. El Sr. McKeown rinde tributo a la competencia del Sr. Vallarta, competencia que queda demostrada en el texto que ha presentado sobre las áreas particulares. Este texto no refleja ciertamente las posiciones nacionales de todos los Estados, por lo menos no las de Australia, pero es el fruto de los esfuerzos realizados para llegar a un consenso.

47. La delegación australiana cree que las declaraciones realizadas durante el actual período de sesiones han sido constructivas y constituyen un buen augurio para los trabajos futuros de la Comisión.

48. La Srta. AGUTA (Nigeria) dice que, para su delegación, el informe del Presidente sobre los trabajos de la Comisión constituye una base de discusión útil para el próximo período de sesiones. Emprero, la delegación nigeriana no adoptará posiciones y se reserva el derecho de presentar ulteriormente propuestas concretas cuando sea oportuno.

49. El Sr. KEHDEN (República Federal de Alemania) dice que, aunque se haya tratado en la sesión actual de enmiendas relativas a temas distintos de la contaminación del medio marino causada por buques, su delegación se abstendrá de hacer propuestas sobre estos diversos puntos. Sin embargo, ello no quiere decir que la delegación de la República Federal de Alemania acepte el texto único revisado para fines de negociación o cualquiera de las enmiendas de que se trata. Se reserva el derecho de presentar ulteriormente propuestas, especialmente en lo que respecta a la lucha contra la contaminación por inmersión.

50. El Sr. Kehden desea felicitar al Presidente y al Sr. Vallarta por los esfuerzos que han desplegado para

llegar a un acuerdo y dice que la delegación de la República Federal de Alemania está dispuesta a prestar sin reservas su colaboración a la Comisión para que en el próximo período de sesiones consiga el acuerdo deseado.

51. El PRESIDENTE subraya que el número de declaraciones que ha suscitado su informe sobre los trabajos de la Comisión por lo que respecta a la contaminación del medio marino, especialmente la contaminación causada por buques, demuestra la importancia que la Comisión concede a esta cuestión. En su opinión, estas declaraciones han sido en extremo constructivas y constituyen un buen augurio para el proceso de negociación que hay que seguir. Se propone presentar un informe escrito sobre todas las cuestiones examinadas por la Comisión, informe que comprenderá en especial los tres informes que ha presentado oralmente en la 29a., 30a. y 31a. sesiones. Desca subrayar a este respecto que el método de examen seguido por la Comisión ha demostrado una vez más ser fructífero. Es cierto que subsisten divergencias de opinión, pero no es menos cierto que respecto de varias cuestiones importantes se ha conseguido conciliar las posiciones. La Comisión puede a justo título confiar en llevar a feliz término las negociaciones y llegar a un acuerdo — conociendo ahora las opciones posibles y los límites definitivos — sobre un conjunto de disposiciones que formarán parte de una convención sobre el derecho del mar. Los resultados del actual período de sesiones, por modestos que sean, hacen pensar que este objetivo no es imposible de realizar. El optimismo y la esperanza todavía son oportunos.

52. El Presidente da las gracias a todas las delegaciones por el espíritu de cooperación y de comprensión de que han dado pruebas a lo largo de los trabajos. Por otra parte, expresa su agradecimiento a la Mesa de la Comisión, al Sr. Vallarta, al Sr. Metternich, a la Secretaría de la Comisión y a todos los miembros de la Secretaría de las Naciones Unidas, que tan acertadamente le han ayudado en su labor.

53. El Presidente anuncia que la Comisión ha finalizado sus trabajos para el quinto período de sesiones.

Se levanta la sesión a las 17.35 horas.