

36a. sesión

Jueves 20 de abril de 1978, a las 15.25 horas

Presidente: Sr. A. YANKOV (Bulgaria).

Organización de los trabajos

1. El Sr. LUKASIK (Polonia) dice que su delegación está dispuesta a estudiar la forma en que se podrían incorporar al texto integrado oficioso para fines de negociación¹ las propuestas que formuló la delegación francesa (35a. sesión) tras la catástrofe del *Amoco Cadiz*. Ciertas delegaciones parecen encontrar muchos defectos en el texto actual de la parte XII (Protección y preservación del medio marino), pero sería peligroso invocar el asunto del

Amoco Cadiz para poner nuevamente a debate propuestas que ya han sido examinadas y que podrían destruir la fórmula de transacción a la que la Comisión llegó con dificultad. En tal caso, la delegación de Polonia se consideraría en libertad para volver a sus posiciones precedentes y presentar también nuevamente propuestas anteriores.

2. La verdadera causa de las catástrofes como la del *Amoco Cadiz* no es la falta de reglas y de normas internacionales — que ya existen en cantidad suficiente —, sino su inobservancia por los países interesados, así como el comportamiento de las empresas petroleras que procuran realizar los mayores provechos posibles y utilizan pabellones de complacencia para eludir las leyes y normas en

¹ Documentos Oficiales de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, vol. VIII (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.78.V.4).

vigor. Sería preciso que ciertos Estados obligasen a los propietarios de buques petroleros — ya sean nacionales del país o sociedades matriculadas en el país — a respetar las reglas y las normas internacionales. No sería para ello necesario añadir una disposición nueva al texto integrado, y bastaría, como ha propuesto la delegación francesa, con introducir ligeras enmiendas destinadas a tener en cuenta los acontecimientos. A juicio de la delegación polaca, la mejor solución consistiría en modificar el artículo 222 (Medidas para prevenir la contaminación en casos de accidentes marítimos) sin tocar los demás artículos, a fin de no volver a poner en discusión una transacción difícilmente lograda.

3. El Sr. APPLETON (Trinidad y Tabago) dice que las disposiciones del texto integrado oficioso para fines de negociación relativas a la contaminación de los mares y a la investigación científica marina distan evidentemente mucho de ser perfectas, y que varios artículos, y en particular los artículos 21, 212 y 247, dejan bastante escéptica a su delegación. En la actualidad, comparte ante todo las preocupaciones expresadas por varias delegaciones en cuanto a la facultad del Estado ribereño de dictar leyes y reglamentos que rijan el paso inocente de los buques extranjeros en sus aguas territoriales y, en particular, la concepción y la construcción de esos buques y su dotación en hombres y material. Las catástrofes que se han producido estos últimos años ponen todavía más de relieve la necesidad de encontrar un término medio entre las facultades de los Estados ribereños en sus respectivos mares territoriales y el respeto de la libertad de paso inocente. La delegación de Trinidad y Tabago cree que deberían examinarse más detenidamente los artículos pertinentes, sin modificar por ello el conjunto del texto, fruto de tantos esfuerzos.

4. El Sr. EL-SBRASHI (Egipto) dice que su delegación comparte plenamente los puntos de vista de la delegación francesa sobre el asunto del *Amoco Cadiz*. Egipto, con sus costas sobre el Mediterráneo y el Mar Rojo, está expuesto a los enormes riesgos de accidentes que ofrecen los miles de petroleros que pasan por el Canal de Suez. El texto integrado oficioso para fines de negociación constituye una buena base de negociación, pero ha de convertirse en una convención internacional que constituirá un elemento importante del derecho internacional del mar, y cabe entonces preguntarse, tras la catástrofe del *Amoco Cadiz* que plantea diversos problemas relacionados con los derechos de los Estados ribereños, la tripulación, el pabellón, etc., si no debería modificarse y completarse ese texto a la luz de las propuestas que va a presentar la delegación francesa.

5. Por lo que respecta al programa de trabajo propuesto por el Presidente, la delegación egipcia no es partidaria de que se cree un grupo de trabajo sobre la protección y preservación del medio marino y otro grupo sobre la investigación científica marina. Como ha señalado el representante de España (*ibid.*), debería instaurarse una coordinación entre las Comisiones Segunda y Tercera sobre ciertos temas comunes. Por otra parte, la delegación de Egipto propone que se conceda especial atención al problema del desarrollo y de la transferencia de las técnicas marinas, que reviste una importancia fundamental para los países en desarrollo.

6. El Sr. FERRER (Chile) apoya las declaraciones de Francia sobre las consecuencias del accidente del *Amoco Cadiz*. También Chile ha conocido dos catástrofes análogas, y la delegación chilena aguarda con impaciencia las propuestas concretas de la delegación de Francia. Además, habría que establecer una estrecha cooperación con la

Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, sobre todo en las cuestiones de organización del tráfico cuando hay convergencia de itinerarios. Asimismo, habría que prever medidas especiales de solidaridad para los casos en que el Estado víctima de la contaminación es un país en desarrollo.

7. El Sr. TIWARI (Singapur) opina que el texto integrado oficioso para fines de negociación constituye una transacción satisfactoria y que sería de lamentar tener que modificarlo, salvo en detalles concretos. La delegación de Singapur estudiará atentamente las propuestas de la delegación francesa, porque la cuestión de la contaminación del mar por los buques también interesa, y primordialmente a Singapur, que se halla en la ruta de los estrechos de Malaca — ruta de los estrechos de Singapur, una de las rutas más frecuentadas del mundo.

8. El Sr. MAHIOU (Argelia) aprueba las propuestas del Presidente sobre procedimiento (*ibid.*) y opina asimismo que hay que evitar que se abra un debate demasiado general y se vuelva sobre propuestas que podrían suscitar contrapropuestas y conducir a un callejón sin salida. Respetando la transacción a que se ha llegado y con ánimo de cooperación, más vale tratar de mejorar ciertas disposiciones concretas y limitadas, especialmente las relativas a la contaminación. A este propósito, la delegación de Argelia expresa su simpatía a la delegación de Francia y espera que los daños provocados por el *Amoco Cadiz* queden prontamente reparados. No hay que olvidar que las consecuencias de accidentes como ése pueden ser todavía más dramáticas en ciertos espacios oceánicos, como son los mares semicerrados. La Segunda Comisión, a la que incumbe la cuestión, debería abordarla en todos sus aspectos.

9. La delegación de Argel estima que el texto integrado oficioso para fines de negociación constituye una transacción razonable, y aunque no está del todo satisfecha con ciertas disposiciones piensa que hay que ser realista y evitar un debate demasiado general, limitándose a hacer propuestas concretas sobre dos cuestiones: la contaminación del mar y el desarrollo y la transmisión de la tecnología marina.

10. El Sr. BOHTE (Yugoslavia) dice que está de acuerdo con el Presidente en lo tocante a la organización de los trabajos, pero desearía, como las delegaciones del Pakistán y Egipto, que la Comisión se ocupase asimismo de la parte XIV del texto integrado, (Desarrollo y transmisión de la tecnología marina), asegurando una buena coordinación con los trabajos de la Primera Comisión. En cuanto a la parte XII, cierto es que el texto actual es resultado de una transacción laboriosa, pero dado el accidente recientemente acaecido en las costas francesas convendría dar mayor precisión a las disposiciones relativas al derecho de los Estados a proteger el medio marino sin que ello vaya en detrimento de los intereses de la navegación. En la parte XIII (Investigación científica marina), habría que mejorar el texto de los artículos 247, 253, 255 y 257, habida cuenta de la condición jurídica de las zonas que se hallan bajo la soberanía o la jurisdicción de un Estado ribereño o en la Zona, más allá de los límites de la jurisdicción nacional.

11. El Sr. STANG LUND (Noruega) señala que la Conferencia debe elaborar una convención de carácter general, que no tiene por qué reflejar tal o cual acontecimiento particular, sean cuales fueren su importancia o la gravedad de sus consecuencias. Por otra parte, hay que cuidar de mantener la solución de transacción a que se ha llegado en las partes XII y XIII del texto integrado oficioso para fines de negociación. La delegación noruega, por su parte,

tiene reservas en cuanto a la interpretación de ese texto, especialmente en lo tocante a las contradicciones que podría haber entre el régimen de paso inocente por el mar territorial y las disposiciones relativas a la contaminación del mar. Quisiera la delegación noruega que el Presidente hiciera aclaraciones al respecto en el momento oportuno.

12. El Sr. KHOURY (República Árabe Siria), coincidiendo con las delegaciones del Pakistán, Egipto y Yugoslavia, estima que la Comisión debería ocuparse de la transferencia de la tecnología marina. Por otra parte, está de acuerdo con los representantes de Malasia y Singapur en lo que respecta al régimen jurídico de las regiones en que es intensa la navegación, habida cuenta, sin embargo, de los intereses de los Estados en situación geográfica desventajosa.

13. El Sr. TIMAGENIS (Grecia) expresa el pesar de su delegación a la delegación y al pueblo de Francia por el reciente desastre causado en las costas de Francia por una contaminación del mar, y confirma la disposición de su país de cooperar en la eliminación de incidentes de esa naturaleza. Sin embargo, opina que hay que abstenerse de modificar los artículos que son resultado de negociaciones laboriosas. Lo más que podría hacerse en la Conferencia sobre el Derecho del Mar sería introducir algunas modificaciones en los artículos no estudiados a fondo. Sea como fuere, la convención que está estudiándose no tiene por objeto resolver todos los problemas que se plantean en el medio marino, especialmente el de la contaminación. No es ni un código de conducta ni un documento técnico, sino un instrumento de carácter general que sentará las bases sobre las que se podrán elaborar más detalladamente el derecho del mar y las medidas de protección del medio marino. La convención que se está preparando se va a convertir en la constitución para la protección del medio marino y para distribuir la jurisdicción en lo que se refiere al establecimiento y aplicación de reglas para la protección del medio marino por los Estados y las organizaciones apropiadas. Por lo tanto, el orador es partidario de que se concierte rápidamente una convención, en vez de volver infinitas veces sobre los proyectos de artículos y retrasar la obtención de resultados concretos.

14. El Sr. BRAUNE (República Democrática Alemana) se declara asimismo en contra de modificaciones que podrían destruir el equilibrio del texto integrado oficioso para fines de negociación. No obstante, dada la catástrofe acontecida en las costas francesas, estaría dispuesto a volver a examinar el artículo 222, si así lo desean las demás delegaciones.

15. El Sr. BENTEIN (Bélgica) reconoce que no hay ninguna transacción que pueda satisfacer a todas las delegaciones, especialmente en lo que se refiere a la contaminación del mar. Por lo que a esto atañe, de lo que se trata es de encontrar una fórmula con la que se concilien la libertad de la navegación y la protección del medio marino. La delegación de Bélgica sigue siendo partidaria de una reglamentación pragmática más bien que de disposiciones que emanen de consideraciones teóricas, de modo que está dispuesta a atender a toda propuesta que tenga concretamente por objeto disminuir el riesgo de contaminación debido a la presencia de buques frente a las costas de un Estado, a condición de que el accidente recientemente acaecido en las costas francesas no sirva de pretexto para reanudar una discusión que comprometa el frágil equilibrio del texto elaborado por la Tercera Comisión.

16. El Sr. McKEOWN (Australia) dice que en lo que respecta a la protección del medio marino, se trata de establecer un régimen que dé al Estado ribereño la facultad de proteger sus aguas territoriales, y al mismo tiempo,

preserve el derecho de paso inocente y la libertad de navegación. A este respecto, parecería que el texto integrado oficioso para fines de negociación está muy cerca de alcanzar un equilibrio que podría merecer el asentimiento general. Con todo, habida cuenta de los recientes casos de contaminación marina causada por buques, la Comisión debe ocuparse de las propuestas motivadas por estos acontecimientos, así como de todas las propuestas que tiendan a suprimir las ambigüedades del texto actual o a hacer que responda más al objetivo que se trata de lograr. En consecuencia, el Sr. McKeown es partidario de limitar los trabajos al examen de un pequeño número de propuestas que tengan por objeto introducir en el texto enmiendas concretas sobre puntos concretos.

17. El Sr. DIA MASSAMBA (Zaire), al igual que la delegación de Francia, considera que hay que mejorar las disposiciones relativas a la contaminación causada por buques, en especial para precisar el derecho de intervención del Estado ribereño. Por otra parte, la delegación del Zaire desea que la Comisión se ocupe de las disposiciones relativas a la cooperación internacional, tema que interesa vivamente a los países en desarrollo y que se relaciona con la cuestión de la contaminación; en efecto, estos países tienen la facultad de tomar medidas de orden jurídico para luchar contra la contaminación marina, pero no siempre tienen los medios de asegurar su aplicación.

18. El Sr. MANANSALA (Filipinas) se congratula del equilibrio logrado en las partes XII, XIII y XIV del texto integrado y se declara dispuesto a cooperar en los trabajos de la Comisión en el marco del procedimiento expuesto por el Presidente. Se une a las expresiones de pesar dirigidas a Francia en ocasión de la catástrofe provocada por el *Amoco Cadiz* y cree que la Comisión debe perseverar en sus esfuerzos por elaborar una reglamentación internacional que pueda prevenir la contaminación marina. A su juicio, hay que mejorar algunos de los artículos relativos a esta cuestión.

19. El Sr. CHANDARA-SOMBOON (Tailandia) considera que, en su forma actual, el texto integrado oficioso para fines de negociación es resultado de un compromiso entre los intereses de los países desarrollados y los de los países en desarrollo. Expresa a la delegación de Francia su profundo pesar en ocasión del incidente del *Amoco Cadiz*, pero cree que este incidente debe considerarse como una excepción. Reconoce que es preciso modificar algunos artículos del texto integrado para evitar incidentes parecidos en el futuro, pero a condición de no destruir el delicado equilibrio que se ha logrado en ese texto entre los intereses de los países desarrollados y los de los países en desarrollo.

20. El Sr. RAVELOJAONA (Madagascar) también desea expresar su pesar a la delegación de Francia con motivo del reciente incidente del *Amoco Cadiz*. A causa de su situación geográfica, a su país le interesan en forma directa los problemas de la contaminación marina, ya que se encuentra en la ruta de los petroleros gigantes con destino al Golfo Pérsico y procedentes de allí. Dada la dirección de las corrientes y de los vientos dominantes, un accidente como el del *Amoco Cadiz* sería catastrófico para Madagascar, que no tendría los medios técnicos para hacerle frente.

21. Con todo, el representante de Madagascar estima que hay otras cuestiones, en especial la de la investigación científica marina y las del desarrollo y transmisión de la tecnología marina, que son tan importantes como la cuestión de la contaminación, y espera que la Comisión les preste el mismo interés.

22. El Sr. SUKAT (Emiratos Arabes Unidos) estima que la parte XII del texto integrado, que se refiere a la protección y preservación del medio marino, representa un compromiso satisfactorio para todas las delegaciones. Expresa también su simpatía a la delegación francesa en ocasión de la catástrofe del *Amoco Cadiz*, pero espera que las propuestas que someta con respecto a la contaminación causada por buques no destruyan el equilibrio del texto. Si estas propuestas consisten únicamente en mejorar algunos artículos, está dispuesto a considerarlas favorablemente.

23. En lo que respecta a la investigación científica marina, el representante de los Emiratos Arabes Unidos recuerda que en el sexto período de sesiones de la Conferencia presentó, junto con el grupo de países árabes, propuestas concretas y se reserva el derecho a desarrollarlas durante la reunión que se dedicará a esta cuestión.

24. Por lo que respecta al desarrollo y transmisión de la tecnología marina, el Sr. Sukat cree, al igual que el representante de Yugoslavia, que la Tercera Comisión debería coordinar sus trabajos con los de la Primera Comisión.

25. El Sr. DE LACHARRIERE (Francia) da las gracias a las delegaciones que han expresado su pesar a Francia en ocasión de la reciente catástrofe provocada por el *Amoco Cadiz*.

26. El Sr. KATEKA (República Unida de Tanzania) desearía saber si el Presidente tiene intención de crear grupos de trabajo para examinar las cuestiones que se hallan sometidas a consideración de la Comisión.

27. El PRESIDENTE dice que, a juzgar por el debate que acaba de producirse con respecto a la protección y preservación del medio marino, entiende que los miembros de la Comisión preferirían celebrar consultas oficiosas para examinar las propuestas relativas a esta cuestión. Algunas delegaciones han llegado incluso a indicar su intención de formular observaciones concretas durante esas consultas. Así pues, el Presidente propone que la Comisión se atenga al procedimiento que ha seguido hasta ahora, es decir, que continúe celebrando consultas oficiosas con respecto

a las partes XII, XIII y XIV del texto integrado oficioso para fines de negociación.

28. El Sr. FIGUEIREDO BUSTANI (Brasil) observa que la parte XII del texto integrado es objeto de propuestas precisas que tienen por objeto reexaminar algunos artículos, mientras que no se ha formulado ninguna propuesta de este tipo con respecto a las partes XIII y XIV. Se pregunta, pues, si es verdaderamente necesario dedicar dos sesiones a la investigación científica marina y si no sería mejor dedicarlas al problema de la contaminación marina.

29. El PRESIDENTE reconoce que la parte XII del texto ha sido objeto de propuestas concretas, mientras que las propuestas relativas a la parte XIII se han formulado en términos mucho más generales. De todos modos, en la etapa actual, le parece útil prever, la posibilidad de dedicar una o dos sesiones a las propuestas que se podrían formular con respecto a las partes XIII y XIV del texto, sin perjuicio de que más tarde esas sesiones se dediquen a la protección del medio marino, si las cuestiones de la investigación científica marina y del desarrollo de la tecnología marina no han sido objeto de ninguna propuesta concreta.

30. El Sr. SHERMAN (Liberia) considera que el artículo 253 debe volverse a examinar, ya que atenta contra la soberanía de los países independientes.

31. El Sr. HUSSAIN (Pakistán) había pedido que se dedicara por lo menos una sesión a la transmisión de la tecnología marina pero, teniendo en cuenta las explicaciones dadas por el Presidente, no insistirá en su propuesta.

32. El PRESIDENTE, para terminar, propone que en los días siguientes, las delegaciones celebren negociaciones oficiosas bajo la presidencia del Sr. Vallarta (México), con respecto a la protección y preservación del medio marino, empezando por examinar las propuestas de Francia sobre los artículos relativos a la contaminación causada por buques, lo que no les impedirá examinar a continuación las demás propuestas que se han formulado. La Comisión podría reunirse en sesión plenaria el viernes 28 de abril para examinar el resultado de esas consultas oficiosas.

Así queda acordado.

Se levanta la sesión a las 17.15 horas.