

4a. sesión

Martes 16 de julio de 1974, a las 15.25 horas

Presidente: Sr. A. YANKOV (Bulgaria).

Preservación del medio marino (continuación)

[Tema 12 del programa]

1. El Sr. COLLINS (Liberia) dice que, por ser un Estado en desarrollo ribereño, su país se da perfecta cuenta de los pro-

blemas de la contaminación marina y del costo relativamente tremendo de las medidas contra la contaminación. Como Estado marítimo, Liberia reconoce la responsabilidad especial de los Estados del pabellón de apoyar y hacer efectivas las normas más rigurosas posibles con miras a su inclusión en

acuerdos multinacionales de lucha contra la contaminación marina.

2. Tal contaminación ha dejado de ser un problema local: es una amenaza mundial, que exige soluciones verdaderamente internacionales. Al hacerle frente, todo unilateralismo debe ser constructivo. Con todo, Liberia no excluye el concepto de zonas ecológicas de los océanos especialmente vulnerables que requieren medidas especiales contra la contaminación; tales zonas y las medidas especiales que han de adoptarse deben, sin embargo, ser decididas en el plano internacional.

3. Liberia no se opone a la idea de que se faculte a los Estados ribereños para señalar normas que excedan de los compromisos contraídos en los acuerdos multinacionales en relación con todos los buques que atraviesen sus aguas interiores, pero piensa que todas las partes en tales acuerdos deben quedar obligadas a imponer solamente requisitos que no sean distintos ni mayores a los buques de las otras partes que atraviesen las aguas territoriales del Estado ribereño, o que entren en sus puertos y radas abiertos al comercio marítimo internacional.

4. Finalmente, Liberia no se opone al concepto de que el Estado ribereño o portuario imponga su jurisdicción en el caso de infracciones relacionadas con la contaminación marina que hayan sido cometidas fuera de sus aguas territoriales; pero cree que la responsabilidad por la aplicación de las normas sobre contaminación recae primordialmente en el Estado del pabellón y que la jurisdicción del Estado ribereño o portuario sólo debe entrar en juego en los casos en que el Estado del pabellón deja de adoptar medidas durante un plazo razonable. Si el Estado del pabellón incoa de hecho cualquier procedimiento, no debe permitirse ninguna otra acción a menos y hasta el momento en que se haya determinado, conforme al mecanismo convenido para la solución de controversias internacionales, que las medidas adoptadas por el Estado del pabellón son insuficientes.

5. Se han realizado progresos considerables en los siete últimos años sobre los problemas de la contaminación marina, particularmente en la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), que ha redactado una serie de instrumentos internacionales sobre la contaminación del mar producida por buques, los que han sido ratificados por Liberia. El historial de la OCMI en esta esfera denota claramente que es la organización competente para examinar todas las materias relativas a la contaminación marina causada por buques. Cree que esa organización tiene la experiencia y la competencia necesarias para examinar asimismo otras fuentes de contaminación marina.

6. El Sr. RAMADAN (Egipto), después de pasar revista a las fuentes de contaminación del mar y a sus efectos sobre el medio marino, declara que, aunque el conocimiento de los niveles tóxicos de los varios productos químicos utilizados en la industria dista de ser suficiente, los parámetros de que actualmente se dispone deben aceptarse hasta que puedan ser perfeccionados.

7. Su Gobierno estima que el control de la contaminación y la preservación del medio marino en las zonas situadas bajo la jurisdicción nacional son esencialmente obligación de los Estados ribereños, los que deben hacer cumplir las normas sobre evacuación de desechos industriales y sistemas de alcantarillado mediante un régimen aprobado de vigilancia. La convención que ha de redactarse debe incluir disposiciones sobre tales cuestiones conforme a las líneas generales señaladas en el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, concertado en Londres en 1972.

8. En cuanto a la cuestión de la contaminación causada por buques, subraya la importancia del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, concertado en

Londres en 1973. Con todo, la evolución rápida en el diseño de los buques, en las técnicas de transporte marítimo y en los sistemas de ayuda a la navegación requiere que se revisen las bases fijadas para la responsabilidad por daños. La convención futura debe señalar claramente las obligaciones de los Estados del pabellón y de los Estados portuarios, sin entorpecer indebidamente el sistema de transportes marítimos.

9. En cuanto a la exploración y explotación de los recursos de los fondos marinos, el Estado ribereño ha de ser responsable del cumplimiento de las medidas contra la contaminación en las aguas situadas dentro de su jurisdicción nacional y, con la ayuda de la tecnología moderna, ha de velar porque toda contaminación o perturbación derivada de la extracción minera en los fondos marinos se mantenga a un nivel mínimo. Tales cuestiones pueden ser estudiadas por un comité científico especial competente, que podría hacer las recomendaciones pertinentes para ser recogidas en la convención.

10. Dentro de la zona de la jurisdicción nacional, que se extiende hasta una distancia de 200 millas del mar territorial, los Estados ribereños deben observar y hacer cumplir las normas internacionales, especialmente en lo que se refiere al transporte marítimo y a la extracción minera en los fondos marinos. Con todo, se precisan acuerdos especiales entre los Estados ribereños cuyas zonas de jurisdicción nacional no puedan extenderse hasta las 200 millas sin coincidir entre sí, como ocurre en el caso de ciertos mares cerrados o semicerrados. En tales casos, la delegación egipcia aboga porque se establezca una zona tope en la que los Estados interesados adoptarían conjuntamente rigurosas medidas contra la contaminación. Las zonas especiales, tales como los estrechos y otras zonas conexas que son importantes desde el punto de vista de la movilidad de las poblaciones de peces, han de quedar sujetas a la jurisdicción de los Estados ribereños en lo que se refiere al cumplimiento de las medidas más rigurosas de contaminación.

11. La delegación egipcia aboga también porque se prevenga la contaminación proveniente de cualquier fuente mediante todos los medios científicos y jurídicos que estén al alcance de los Estados ribereños dentro de las zonas comprendidas en su jurisdicción nacional. No obstante, las normas y obligaciones internacionalmente convenidas pueden servir de directrices. La delegación de Egipto apoya la cooperación entre los Estados que tienen intereses comunes en una zona geográfica dada con miras al control de la contaminación, a la aplicación de nuevas tecnologías y a la advertencia de peligros inminentes.

12. En cuanto a la explotación de recursos marinos en zonas comprendidas en la jurisdicción nacional, es necesario evaluar la intensidad de la contaminación, y a ese respecto los Estados vecinos tienen derecho a ser informados de las contramedidas que se adopten, especialmente cuando tales Estados puedan, por su situación, ser afectados por las corrientes marinas. Todo accidente debe comunicarse prontamente a los Estados que se encuentren en peligro inminente de contaminación. Deben adoptarse sin tardanza las contramedidas necesarias haciendo uso de los métodos tecnológicos más modernos. Cuando un Estado no pueda hacer frente a la situación, debe pedir inmediatamente ayuda a los países y a los organismos internacionales competentes, sin parar mientes en consideraciones financieras.

13. En cuanto a la cuestión de la autoridad fiscalizadora de la contaminación, Egipto considera que es posible encomendarla a los pertinentes organismos especializados que ya existen. Será posible llegar a un acuerdo en lo que respecta a la coordinación de las actividades de programación y documentación, y quizás también en lo que se refiere a sistemas de vigilancia.

14. Las medidas de control de la contaminación en la zona internacional deben incumbir a un organismo internacional creado al efecto.

15. Para terminar, el Sr. Ramadan subraya la necesidad de evitar un enfoque riguroso en una cuestión que puede tener repercusiones de gran alcance.

16. El Sr. LEGAULT (Canadá), tras dar lectura a la declaración de objetivos incorporada en la recomendación 92 de la Conferencia de Estocolmo¹, dice que la aprobación de tal declaración por todos los gobiernos presentes en dicha Conferencia fue muy significativa. La actual Conferencia tiene por tarea complementar esa declaración de objetivos estableciendo obligaciones jurídicamente exigibles que reconozcan las capacidades limitadas de asimilación y regeneración que tiene el mar; idear conceptos de ordenación para el medio marino que reemplacen a la actitud de *laissez-faire* adoptada hasta la fecha; mantener una concepción unificada y amplia ante las diversas clases de ordenación del medio y de los recursos; y proveer los medios para que los Estados ribereños puedan perseguir sus intereses particulares y desempeñar sus responsabilidades peculiares en la ordenación y protección del medio marino.

17. Tanto antes como después de la Conferencia de Estocolmo, Canadá ha abogado por una "concepción global" para la protección del medio marino. Tal concepción, que el Canadá explicó en la Comisión sobre la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos fuera de los Límites de la Jurisdicción Nacional (documentos A/AC.138/SC.III/L.26 y 28), comprende una amplia gama de medidas nacionales e internacionales, en la que las medidas nacionales se refieren particularmente a tres: la contaminación de origen terrestre, la armonización de tales medidas, y la asignación de funciones a los organismos nacionales e internacionales y su coordinación. El Canadá no cree que una concepción global exija la adopción de un tratado especial que regule en detalle todos los aspectos de la contaminación marina, sino que espera más bien que la presente Conferencia apruebe un tratado general que, en términos amplios, establezca los derechos y las obligaciones de los Estados en lo que se refiere a la protección del medio marino, afirme el compromiso de elaborar tratados especializados particulares y de adherirse a los mismos, señale directrices comunes para la elaboración de instrumentos y la adopción de medidas internacionales en el futuro, y fije unas normas uniformes para problemas generales tales como los medios de aplicación, la indemnización por daños y la solución de las controversias.

18. Goza ya de amplio consenso la concepción amplia contenida en las propuestas generales o proyecto de artículos de un tratado sobre la contaminación marina que han presentado las delegaciones de Australia, Kenia, Malta, Noruega, los Estados Unidos, la Unión Soviética, Ecuador, El Salvador, Perú y Uruguay, y las propuestas más concretas presentadas por Francia, el Japón, los Países Bajos, y Trinidad y Tabago. En particular, todas esas propuestas muestran muchos puntos de semejanza sobre cuestiones concretas importantes tales como las siguientes obligaciones de los Estados: proteger el medio marino y velar porque las actividades que se lleven a cabo bajo su jurisdicción no causen daño a otros Estados; adoptar medidas para prevenir la contaminación del mar proveniente de cualquier fuente; elaborar normas y convenciones internacionales que abarquen todos los tipos de contaminación marina; tener en cuenta las normas internacionales en la adopción de medidas nacionales y evitar que la contaminación se extienda de un sector a otro. Hay también acuerdo general en lo que se refiere a la necesidad de esta-

blecer una cooperación mundial y regional para prevenir la contaminación marina, acuerdos internacionales relativos a la vigilancia, la reducción y la eliminación de la contaminación marina, mejores procedimientos para hacer cumplir las disposiciones relativas a la contaminación causada por buques, normas mejores sobre responsabilidad e indemnización por daños producidos por la contaminación del mar y, finalmente, asistencia a los Estados en desarrollo para permitirles hacer frente a sus responsabilidades en lo que respecta a la protección del medio marino.

19. Confía en que otras delegaciones hagan nuevas propuestas que refuercen las bases ya sólidas de acuerdo que se han establecido. La labor del Grupo de Trabajo sobre contaminación marina de la Subcomisión III de la Comisión de fondos marinos muestra que puede llegarse a textos que gocen de aceptación general sobre la base de tal acuerdo amplio. Los problemas con que tropezó el Grupo de Trabajo al tratar la amplia esfera de las "normas" se debió al hecho de que se habían englobado demasiadas cuestiones en una sola categoría. Por ello, la delegación canadiense ha sugerido ya que esta Comisión considere bajo títulos distintos la cuestión de las medidas especiales contra la contaminación en determinadas situaciones geográficas y ecológicas y el enfoque básico por zonas para prevenir la contaminación marina.

20. Un punto que sigue siendo difícil es el relativo a los efectos de los diferentes niveles del desarrollo económico en el deber de combatir la contaminación marina. El punto de vista canadiense es que el principio 21 de la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano² facilita los elementos básicos para llegar a un acuerdo sobre tal cuestión al reconocer el derecho soberano de los Estados a explotar sus propios recursos conforme a sus propias normas ambientales, con sujeción a que las actividades realizadas bajo su jurisdicción no causen daño al medio ambiente de otros Estados o a zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional. Como los Estados menos desarrollados son igualmente susceptibles a los efectos de la contaminación y se hallan igualmente interesados en proteger la salud de su población y el saneamiento de su ambiente, la delegación canadiense cree que los diferentes niveles de desarrollo económico tienen que ver no tanto con la fijación de normas ambientales como con el grado en que tales normas pueden hacerse efectivas en un momento dado. Por ello ha abogado por un enfoque funcional y amplio que incluya unas normas mínimas internacionales para la prevención de la contaminación marina, complementadas en primer lugar por normas especiales regionales y en segundo lugar por medidas nacionales que se circunscriban rigurosamente en lo que respecta a la contaminación causada por buques.

21. Una segunda dificultad importante aún pendiente reside en la adopción de reglamentos y normas para prevenir la contaminación causada por buques. El Canadá está de acuerdo con la opinión general de que se precisan acuerdos internacionales sobre la cuestión a fin de lograr la mayor uniformidad posible. Con todo, hay cuestiones sumamente controvertidas en vista de que algunas delegaciones estiman que tales reglamentos y normas deben ser exclusivamente internacionales. Tales delegaciones argumentan que las medidas nacionales adoptadas sin previa sanción internacional y aplicadas por el Estado ribereño contra buques extranjeros pueden traducirse en un mosaico de legislaciones, sin coordinación alguna o incluso en conflicto, que puede hacer prácticamente imposible la navegación internacional. El Canadá y otros países han señalado, en respuesta a tal argumento, que tal concepción internacional exclusiva limitaría el derecho soberano de los Estados a protegerse contra las amenazas a su integridad ambiental, derecho que ya quedó establecido en 1935 en el asunto de arbitraje de la *Trail smelter* entre el Canadá y los Estados Unidos. Los

¹ Véase *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. II.

² *Ibid.*, cap. I.

Estados Unidos, en realidad, son un país que trata todavía de preservar el derecho a proteger su medio ambiente con medidas unilaterales en lo que respecta a los buques extranjeros: conforme al proyecto de artículo presentado por ese país, los Estados continuarían gozando del derecho a establecer normas más estrictas que las fijadas por convenciones internacionales para los buques que entren en sus puertos, entre ellas las normas relativas al diseño y la construcción de tales buques. Tal concepción se halla incorporada a la legislación en vigor en los Estados Unidos, es decir en la ley de 1972 denominada *Ports and Waterways Safety Act*. Por tanto, si hay en realidad un peligro de legislaciones en conflicto en cuanto a la contaminación causada por los buques, tal peligro parece existir en la concepción de los Estados Unidos tanto como en la concepción que permite a los Estados ribereños adoptar medidas nacionales en las zonas adyacentes a sus costas. En la práctica, sin embargo, la delegación canadiense está convencida de que no ha de surgir necesariamente tal peligro cualquiera que sea la concepción que se adopte, o por lo menos no en un grado mayor del que existe en la situación actual, en la que los Estados ribereños ejercen derechos soberanos sobre sus puertos y aguas territoriales.

22. El proyecto de artículos de tratado presentado por la delegación del Reino Unido (A/CONF.62/C.2/L.3) parece poner de patente una versión más extrema de la concepción exclusivamente internacional. Las disposiciones contenidas en ese proyecto parecen privar a los Estados ribereños no solamente de su derecho a proteger el medio ambiente contra las actividades de buques extranjeros en su mar territorial, sino también de su derecho a denegar a tales buques la entrada en sus puertos por razones ambientales o de otra índole. Ello no parece compatible con la "modernización" del concepto de paso inocente, por la que abogó el Canadá en la Comisión de fondos marinos, y el orador espera que la presente Conferencia acepte un enfoque menos restrictivo.

23. Otro inconveniente de la concepción exclusivamente internacional es que no hay ningún órgano legislativo universal cuyas decisiones sean automática y necesariamente obligatorias para los Estados. El proyecto de artículos de tratado de los Estados Unidos trata de dar a la Organización Consultiva Marítima Internacional la calidad de un órgano legislativo mundial en materia de contaminación originada por los buques, pero ello no parece compatible con el principio jurídico fundamental de que los Estados no pueden verse obligados por ninguna norma sin su previo consentimiento. La OCMI no tiene esa calidad de superorganismo que quieren atribuirle los Estados Unidos. Otra dificultad es la imposibilidad de prever todos los problemas que puede crear la evolución rápida de la tecnología en la actualidad, y es sumamente difícil elaborar normas internacionales con la celeridad necesaria para responder a nuevas situaciones.

24. Con todo, quizás sea posible un acuerdo que siga en líneas generales la exposición audaz hecha por la delegación noruega en la 25a. sesión plenaria, en la que se sugirió una distinción entre los derechos del Estado ribereño en lo que se refiere a los vertimientos, las descargas y la separación del tráfico, y los derechos en lo que respecta a la construcción, el diseño, el aparejamiento y la dotación de los buques. Estos últimos derechos son los que han causado mayor inquietud a algunos Estados y tal inquietud, de ser válida, tiene que ver con tales derechos, independientemente de que se ejerzan solamente en los puertos o en el mar territorial o zonas adyacentes. La solución al problema reside no tanto en restringir el ejercicio de los derechos del Estado ribereño a determinadas zonas de jurisdicción como en limitar su ejercicio a los casos en que es estrictamente necesario, y asegurar que tales derechos se ejercitan con determinadas garantías y sobre una base no discriminatoria, atendiendo a situaciones particulares geográficas, de navegación o ecológicas que

no se hallen suficientemente previstas en los reglamentos y normas internacionales. Tal es la concepción funcional que informa el proyecto de artículos del Canadá (A/AC.138/SC.III/L.28), especialmente el artículo IV. Las aguas cubiertas de una capa de hielo son un ejemplo obvio de la necesidad de medidas especiales; otros ejemplos posibles son los mares cerrados o semicerrados, las situaciones de congestión de tráfico y los canales de poca profundidad o angostos. De ahí que la cuestión de las medidas destinadas a prevenir la contaminación marina se encuentre íntimamente ligada a la cuestión del paso por los estrechos. Debe garantizarse el derecho de paso, pero éste ha de quedar sujeto no solamente a la reglamentación internacional, sino también al derecho que tiene el Estado ribereño de protegerse. En tal esfera se precisan particularmente principios de ordenación.

25. Un tercer problema importante se refiere a la aplicación de los reglamentos y normas de prevención de la contaminación causada por buques. El Convenio de 1972 sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias y el Convenio internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques señalan el camino hacia un acuerdo al requerir que las medidas de aplicación de los reglamentos y normas incumban no solamente a los Estados del pabellón, sino también a los Estados ribereños, rompiendo así con la doctrina tradicional de la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón. La misma concepción informa varias de las propuestas presentadas en la actual Conferencia, incluidas las de su propia delegación, Francia y el Japón. Esas propuestas ampliarían la jurisdicción conjunta para aplicar los reglamentos y normas haciéndola extensiva a zonas situadas más allá del mar territorial; con todo, algunos países siguen manteniendo que esa jurisdicción debe restringirse a las aguas territoriales, o incluso no permitirse en absoluto. En los dos Convenios mencionados se pide a la presente Conferencia que resuelva la cuestión de los límites de la jurisdicción en lo referente a las medidas de aplicación. La delegación canadiense cree que si un Estado tiene derecho a dictar reglamentos y normas nacionales, ha de tener también el derecho de hacerlos cumplir sobre la misma base que la reglamentación internacional.

26. El concepto de la aplicación portuaria, en virtud del cual los Estados estarían facultados para aplicar las disposiciones de los convenios internacionales a los buques extranjeros que estén en sus puertos, independientemente de la zona en que se haya cometido la infracción, fue expuesto primeramente por el Canadá en 1971 ante la Comisión de fondos marinos. Aun cuando no figura incorporado en el proyecto de artículos del Canadá, su delegación espera que tal concepto sea examinado y aceptado en la actual Conferencia.

27. Finalmente, otro problema importante y difícil se refiere al enfoque básico por zonas en lo que toca a la adopción y aplicación de medidas de prevención de la contaminación marina, enfoque que aparece en propuestas tales como el proyecto de artículos del Canadá y el documento de trabajo presentado a la Comisión de fondos marinos en 1973 (A/AC.138/SC.III/L.56). El enfoque por zonas parece ser causa de inquietud para algunos Estados, pero los conceptos de zona económica o mar patrimonial y de patrimonio común de la humanidad, que han sido respaldados por la inmensa mayoría de los oradores en las sesiones plenarias, representan la mejor oportunidad de resolver el problema de la preservación del medio marino mediante el enfoque por zonas. Lo que ha de subrayarse es que la zona económica no es sencillamente una zona contigua que contiene recursos, como parecen pensar algunas delegaciones, sino que supone unas relaciones mutuas funcionales entre la jurisdicción sobre los recursos y la prevención de la contaminación. Ha de aplicarse un sistema integrado de ordenación a la explotación de los recursos y a la preservación del medio ambiente en una extensa zona. El Canadá atribuye la máxima importancia a

que se tenga en cuenta la inquietud de algunos Estados acerca del enfoque por zonas para la prevención de la contaminación causada por buques, y celebra que varias delegaciones compartan su punto de vista. Ello puede hacerse limitando la jurisdicción a la que sea estrictamente necesaria para hacer frente a exigencias reales y concretas y logrando el debido equilibrio entre los Estados del pabellón y los Estados ribereños, entre las normas nacionales, regionales e internacionales y entre los derechos y las obligaciones de los Estados. Tal equilibrio puede lograrse abordando con un criterio funcional las cuestiones de jurisdicción inherentes al contexto de la zona económica o mar patrimonial, y dotando el sistema con las debidas garantías contra una acción irrazonable o arbitraria de los Estados del pabellón o de los Estados ribereños y con procedimientos apropiados para el pago de indemnizaciones y la solución de controversias.

28. Como ha declarado el Primer Ministro canadiense, el principio de unos mares limpios es un principio vital para el mundo de hoy y de mañana, de la misma manera que el principio de la libertad de los mares lo fue en el mundo de ayer. El Canadá, país que figura entre los pioneros en la elaboración de soluciones para los problemas ambientales, espera seguir aportando su contribución al respecto en la presente Conferencia.

29. El Sr. MANNER (Finlandia) dice que desea describir en detalle la Convención de Helsinki de 1974 sobre la protección del medio marino en la zona del Mar Báltico (véase A/CONF.62/C.3/L.1) como ejemplo de acuerdo regional con alcance amplio, que indica en cierta medida el tipo de disposiciones generales que se requieren para proteger la totalidad de los océanos mundiales.

30. Entre las zonas marítimas de dimensiones semejantes, el Mar Báltico es una de las más recargadas. Su equilibrio ecológico es sumamente sensible a las perturbaciones, a causa de la baja salinidad de sus aguas, su poca profundidad y el lento e irregular intercambio de agua. El relativamente bajo contenido de elementos nutrientes de sus aguas, su clima y topografía, juntamente con las arduas condiciones en que viven sus organismos, hacen que el Báltico reaccione incluso a modificaciones pequeñas de su estado natural. El contenido de oxígeno de sus aguas profundas está decreciendo, y sus cadenas de alimentos se ven amenazadas por sustancias químicas de efectos tóxicos considerables. Todos los Estados que rodean la zona son altamente urbanizados e industrializados, con agricultura y silvicultura explotada por métodos intensivos. La población que vive en la zona de captura del Báltico alcanza la cifra de 150 millones. El Báltico es también una zona marítima de navegación internacional densa. Esas características, y lo inadecuado de las normas existentes para protegerlo, requieren disposiciones regionales especiales para la protección de la totalidad del medio marino de dicha región.

31. En la labor preparatoria para la Convención de Helsinki, así como en la Conferencia diplomática que la aprobó, se procedió totalmente por consenso, sin haberse celebrado votaciones en ningún momento. El reconocimiento del hecho de que los Estados signatarios enfrentaban problemas derivados de las características especiales del Mar Báltico, y de que éstos eran demasiado grandes para ser resueltos por las autoridades nacionales, llevó a ese enfoque regional unánime. Hasta ahora, ningún Estado ha ratificado la Convención, a causa de la nueva y amplia legislación nacional que se requiere en todos los Estados de la zona para aplicar sus disposiciones.

32. La Convención abarca el Mar Báltico propiamente dicho, incluido el Golfo de Botnia, el Golfo de Finlandia y la entrada al Mar Báltico. El límite con el Mar del Norte es idéntico al que se utiliza en el Convenio de la OCMI para prevenir la contaminación por los buques, a fin de definir al

Mar Báltico como zona especial. La Convención no comprende las aguas internas de las partes contratantes, pero dichas partes han tomado a su cargo, sin perjuicio de sus derechos soberanos, la tarea de asegurar que los propósitos contemplados se logren también en las aguas interiores. La Convención no restringe los derechos soberanos de las partes contratantes sobre su mar territorial, pero éstas se han encargado de aplicar sus disposiciones dentro de su mar territorial por conducto de las autoridades nacionales.

33. Las disposiciones de la Convención se establecen sin perjuicio de los derechos y obligaciones de las partes contratantes en virtud de tratados concluidos con anterioridad, y de tratados que puedan concertarse en el futuro con el fin de fomentar y desarrollar los principios generales del derecho del mar en que se basa la Convención. Se trata allí de una referencia directa a la actual Conferencia y a las convenciones que en ella puedan concluirse.

34. La Convención obliga de manera general a las partes contratantes a adoptar todas las medidas legislativas, administrativas, o de otro tipo que fuere pertinente, tendientes a prevenir y reducir la contaminación y proteger y mejorar el medio marino de la zona del Mar Báltico. La norma fundamental se hace valer mediante disposiciones detalladas sobre los distintos tipos y fuentes de contaminación.

35. Las disposiciones relativas a la prevención de la contaminación de fuentes terrestres clasifican los agentes contaminadores de ese origen en sustancias peligrosas y nocivas. Las partes se preocuparon especialmente por impedir que se introdujeran en la zona de Mar Báltico — ya sea por estar en suspensión en el aire, o en el agua, o de otra manera — sustancias peligrosas tales como el DDT y sus derivados. También convinieron en no introducir en el medio marino de la zona del Mar Báltico, en cantidades considerables, otras sustancias y materiales nocivos que se hallan enumerados en el anexo II de la Convención, sin que medie permiso especial previo otorgado por la autoridad nacional competente. En esa lista figuran para ser examinados con urgencia el mercurio y el cadmio y sus compuestos, así como otros 15 grupos de sustancias nocivas.

36. En el anexo III de la Convención las partes se comprometen asimismo a fiscalizar y minimizar los efectos perjudiciales de toda clase de sustancias dañinas que puedan causar contaminación: tratamiento de residuos cloacales, efluentes industriales y derrame de aguas refrigerantes de las plantas de energía nuclear. Los desechos municipales habrán de tratarse de la manera adecuada para que la cantidad de materia orgánica no cause modificaciones perjudiciales en el contenido de oxígeno de la zona del Mar Báltico, y la de elementos nutrientes no provoque eutroficación perjudicial. La calidad higiénica, y especialmente la inocuidad epidemiológica y toxicológica de la zona marítima de recepción, debe ser mantenida a un nivel que no cause daño a la salud humana. Debe minimizarse la carga contaminadora de los residuos industriales, así como los efectos perniciosos de las aguas refrigerantes. Estas disposiciones son de carácter recomendatorio general, y a la Comisión de Protección del Medio Marino de la Zona del Mar Báltico incumbirá dar un contenido más exacto a su aplicación.

37. En el artículo 6 de la Convención, la contaminación en suspensión en el aire se trata como parte de la contaminación de origen terrestre. Las partes contratantes convienen en hacer todo lo posible para emplear los medios viables óptimos encaminados a minimizar la contaminación en suspensión en el aire de la zona del Mar Báltico, causada especialmente por sustancias nocivas.

38. La Convención contiene también disposiciones, en su artículo 7, referentes a la prevención de la contaminación por los buques. A fin de proteger la zona del Mar Báltico de la contaminación por hidrocarburos u otras sustancias per-

niciosas derramadas deliberada, negligente o accidentalmente o por el vertimiento de residuos cloacales o de desechos de los buques, las partes convienen en adoptar medidas que se exponen en detalle en el anexo IV que sigue casi al pie de la letra las disposiciones de las partes del Convenio internacional de la OCMI para prevenir la contaminación por los buques, que tratan al Mar Báltico como zona especial. Sin embargo, esas normas se previeron para su aplicación por los Estados signatarios de la Convención antes que por los signatarios del Convenio de la OCMI, y algunas de las disposiciones que son opcionales en el Convenio de la OCMI se hicieron obligatorias en la Convención de Helsinki.

39. El representante de Finlandia desea señalar a la atención de la Comisión la resolución aprobada en Helsinki por la Conferencia diplomática que figura en el anexo III de la Convención, en la que se pide a los siete Estados participantes que persuadan a otros Estados y a los buques que enarbolan el pabellón de otros Estados a proceder con arreglo a las disposiciones de la Convención de Helsinki. La Conferencia de Helsinki invitó también a la OCMI a aprobar una recomendación sobre la aplicación, por otros Estados que no fueran partes contratantes de la Convención de Helsinki, de normas especiales para buques que navegasen en la zona del Mar Báltico.

40. En la Convención de Helsinki hay una disposición en el artículo 8, que no tiene equivalente en otras convenciones internacionales, y por la cual se requiere que las partes contratantes adopten medidas especiales, entre ellas la creación de adecuadas instalaciones de recepción de desperdicios, a fin de reducir los efectos perniciosos de las actividades de los yates particulares en la zona del Mar Báltico.

41. La Convención llega más lejos que cualquier otra anterior al prohibir el vertimiento en la zona del mar Báltico; sin embargo, por el artículo 9 se prevén dos excepciones: se permite el vertimiento de desechos del dragado sujeto a permiso especial previo otorgado por autoridad nacional competente, y se permite el vertimiento cuando la vida humana, un buque o un avión estén en un peligro mayor que el daño emanante del vertimiento.

42. En virtud del artículo 10 de la Convención, cada parte conviene en adoptar todas las medidas apropiadas tendientes a evitar la contaminación del medio marino de la zona del Mar Báltico causada por la exploración o explotación de su parte de fondo marino y su subsuelo, y conviene en tener siempre disponible el equipo adecuado para reducir la contaminación.

43. La Convención contiene disposiciones especiales, en el artículo 11 referentes a la cooperación en la lucha contra la contaminación marina por hidrocarburos y otras sustancias perniciosas. Dichas disposiciones tratan de la cooperación entre las respectivas autoridades de los Estados signatarios, e imponen obligaciones a los capitanes de buques y pilotos de aviones.

44. La creación de la Comisión de Protección del Medio Marino de la Zona del Mar Báltico por la Convención reviste fundamental importancia para la aplicación de las nuevas reglas y disposiciones. La oficina de la Comisión, con el nombre de "Secretaría", estará en Helsinki. La Comisión promoverá, en estrecha colaboración con los órganos gubernamentales competentes, la elaboración de medidas adicionales encaminadas a proteger el medio marino de la zona del Mar Báltico y, con esa finalidad, recibirá, resumirá y difundirá información científica, tecnológica y estadística pertinente procedente de las fuentes disponibles así como la investigación científica y tecnológica. Para que la Convención resulte viable, la Comisión deberá desempeñar una función activa en lo que se refiere a encontrar la manera de promover los objetivos de aquella. En consecuencia, entre sus obligaciones están mantener la aplicación de la Convención en observación continua y recomendar enmiendas a las

partes contratantes. La Comisión es un órgano común para los Estados contratantes, y no un órgano supranacional. No puede adoptar decisiones que creen obligaciones para las partes contratantes contrarias a la voluntad de éstas. De modo que sus facultades no atropellan la soberanía de los Estados signatarios.

45. En una disposición muy significativa de la Convención, que figura en el artículo 16, las partes contratantes se comprometieron, directamente o por conducto de otras organizaciones regionales o internacionales competentes, a cooperar en las esferas de la investigación científica, tecnológica y de otro tipo, y a canjear datos e información de índole científica a los fines de la Convención.

46. La Conferencia diplomática no pudo llegar a un acuerdo sobre normas de responsabilidad por el daño causado por la contaminación. En consecuencia, la Convención sólo contiene un compromiso de carácter general aceptado por las partes contratantes, de elaborar y aceptar conjuntamente las normas relativas a la responsabilidad por los daños resultantes de actos u omisiones que infrinjan la Convención. En opinión de la delegación de Finlandia, dichas normas deben ser de índole general y no creadas por separado para cada región; no obstante, su lugar apropiado está en una nueva convención sobre el derecho del mar.

47. La Convención de Helsinki contiene además disposiciones, en el artículo 18 referentes al arreglo pacífico de controversias, que incorporan la posibilidad de emplear tribunales de arbitraje especiales, tribunales de arbitraje permanente o la Corte Internacional de Justicia si las partes así lo convienen.

48. En consonancia con su carácter obligatorio, no se pueden hacer reservas a la Convención, como se estipula en el artículo 25. Sin embargo, una parte contratante puede suspender la aplicación de un anexo a la Convención por un período que no exceda de un año.

49. En virtud del artículo 26, la Convención está abierta para que accedan a ella Estados que no sean los signatarios originales, con la condición de que se interesen en cumplir sus objetivos y propósitos y de que tales Estados sean invitados por todas las partes contratantes.

50. Para cubrir el plazo que transcurra entre la firma de la Convención y su entrada en vigor, la Conferencia Diplomática estableció una Comisión interina, que ha de preparar las actividades ulteriores de la Comisión de Protección del Medio Marino de la Zona del Mar Báltico y de celebrar su primer período de sesiones en Helsinki en el otoño de 1974.

51. La contaminación y otras formas de deterioro ocurren en el Mar Báltico desde hace mucho tiempo y no pueden detenerse de la noche a la mañana, pero es significativo que todos los Estados del Báltico se hayan unido para efectuar los cambios necesarios. El Gobierno de Finlandia está persuadido de que la Convención mejorará en forma efectiva la capacidad de todos los Estados interesados para combatir la contaminación de los mares y crear una base firme para la protección del medio marino del Mar Báltico. Resulta obvio que las soluciones acordadas para el Báltico no pueden aplicarse tal cual a otras zonas marítimas. Sin embargo, la delegación de Finlandia abraza la esperanza de que la Convención estimule los esfuerzos que actualmente han comenzado a hacerse para proteger el medio de otras zonas marinas, y ayude a la actual Conferencia a concluir una estructura mundial para la protección de la totalidad del medio marino.

52. El Sr. KOVALEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que su país atribuye la mayor importancia a la elaboración de medidas eficaces contra la contaminación, que pueden y deben lograrse sin estorbar la libertad de navegación. Señala a la atención la intervención de su

delegación durante el debate general, en la 22a. sesión plenaria, y estima que, si se llega a un entendimiento mutuo sobre el resto de las complejas cuestiones que figuran en el programa de la Tercera Comisión, será posible asegurar a los Estados ribereños ciertos derechos para la protección de los recursos que se encuentran dentro de una zona económica de 200 millas de anchura contra cualesquiera daños causados por la contaminación.

53. Con el vertimiento en el mar de desperdicios y otras materias perjudiciales pueden causarse serios daños a los recursos marinos tanto vivos como no vivos. Consiguientemente, los Estados ribereños deben estar facultados para reglamentar el vertimiento de desperdicios dentro de una zona cuya anchura se estipulará en una convención futura. El vertimiento puede considerarse una forma determinada de contaminación de origen terrestre y llevada al mar por los buques. La concesión o negación de permisos para el vertimiento de desechos en las zonas costeras debe ser prerrogativa de los Estados ribereños, que deberán tener en cuenta las normas internacionales, en particular las que se establecen en el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, concluido en Londres en 1972. El Estado ribereño debe garantizar también que el vertimiento permisible no dañe a los buques o a los Estados vecinos.

54. Otra fuente de peligro para los recursos de pesca y de otro tipo es el derivado de las colisiones entre buques cisterna o buques que transporten sustancias perjudiciales, o de las operaciones de minería en el lecho del mar. Más allá de sus propias aguas territoriales, los Estados ribereños deben tener el derecho de adoptar medidas de protección contra graves peligros de esa índole. Las medidas que se adopten deben guardar relación con el daño real o posible.

55. El Convenio internacional de 1969 de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos y el Protocolo de 1973 relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, representan un enfoque equilibrado y correcto de los peligros de la contaminación surgidos de accidentes en el mar. Sin embargo, esos instrumentos no comprenden la contaminación causada por las operaciones de minería en el lecho del mar, especialmente las perforaciones petrolíferas.

56. Por consiguiente, una convención futura deberá adoptar las disposiciones fundamentales del Convenio de 1969 y del Protocolo de 1973, pero ampliadas a los casos de accidentes causados por las operaciones de minería en el lecho del mar.

57. En conexión con la necesidad de salvaguardar la libertad de navegación, surge un importante problema relacionado con las medidas contra la contaminación. La delegación soviética estima que el problema puede resolverse únicamente mediante la adopción de medidas internacionales contra la contaminación y garantizando su observancia, especialmente por el Estado del pabellón. Introducir medidas nacionales por separado, aun respecto de las aguas territoriales, daría origen, sin lugar a dudas, a dificultades para la navegación.

58. El problema de combatir la contaminación por los buques puede resolverse sobre la base de las disposiciones del Convenio internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques, que contiene medidas tendientes a prevenir la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales transportadas o derramadas por buques. En la práctica, dicho Convenio es aplicable a todos los océanos del mundo. Sus cinco anexos técnicos contienen normas y recomendaciones detalladas referentes a la construcción y necesidades especiales de los buques con respecto al control de la contaminación.

59. El Convenio también establece en su artículo 6 que cuando un buque de carga extranjero se halla en un puerto de un Estado extranjero puede ser objeto de inspección con el fin de asegurar si ha descargado alguna sustancia en contravención de las normas pertinentes.

60. A juicio de su delegación, el Convenio de 1973 contiene disposiciones adecuadas para la prevención de la contaminación causada por buques. Si esas disposiciones se cumplieran estrictamente, no sería necesario adoptar medidas adicionales a nivel nacional; por otra parte, deberán incorporarse en una convención futura de manera tal que sirva de base en la futura labor de la OCMI y de las conferencias especializadas para la formulación de normas técnicas específicas y recomendaciones encaminadas a prevenir la contaminación procedente de los buques. En especial, es esencial estipular en una futura convención que un Estado ribereño tiene derecho a adoptar dentro de los límites de sus aguas interiores y territoriales — de una anchura de 12 millas — las medidas necesarias para asegurar que los buques cumplan las normas acordadas en el plano internacional por las que se prohíbe o restringe la descarga de sustancias nocivas. En caso de violación de esas normas por buques extranjeros, el Estado ribereño debe tener el derecho de informar al Estado del pabellón del buque, o de tomar las medidas legales o administrativas pertinentes, de conformidad con su propia legislación. El capitán u otros oficiales del buque deben estar sujetos a multas, sobre una base no discriminatoria. Únicamente el Estado del pabellón deberá imponer un castigo, en forma de privación de la libertad, y tendrá la obligación de comunicar al Estado ribereño las medidas adoptadas.

61. Desde luego, una futura convención también deberá establecer obligaciones de carácter más general para todos los Estados a fin de asegurar la limpieza de los mares y océanos del mundo. En especial, los Estados deberán tener la obligación de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón se abstendrán de causar contaminación en el mar, y de cooperar con otros Estados y con las organizaciones internacionales competentes en la elaboración y aplicación de normas más progresistas.

62. La delegación soviética, junto con la delegación de la República Democrática Alemana, se ocupan actualmente de formular algunas disposiciones como aquellas a las que acaba de referirse, y que constituirán nuevos proyectos de artículos para combatir la contaminación marina.

63. El Sr. WARIOBA (República Unida de Tanzania) declara que todo Estado tiene la obligación de adoptar medidas para combatir la contaminación del mar y cooperar a ese fin en el plano nacional, así como en el internacional. A ese respecto, se plantean dos problemas.

64. El primer problema se refiere a la adopción de normas. Es necesario armonizar las normas nacionales e internacionales para combatir eficazmente la contaminación. Si bien las normas internacionales son necesarias, su adopción es un proceso lento y representan sólo un mínimo básico; por lo tanto, deberán complementarse con normas nacionales, especialmente en las zonas adyacentes a la costa. En el caso del mar territorial, las normas contra la contaminación originada por los buques deben estar relacionadas con las normas relativas a las fuentes terrestres. En la zona económica, tales normas deben relacionarse con la contaminación producida por la explotación de recursos, mientras que, tanto los Estados ribereños como los Estados de los respectivos pabellones, son responsables en ese terreno y deben armonizarse sus respectivas jurisdicciones. En lo que respecta a la libertad de navegación, el delegado de Tanzania dice que no es la intención de los Estados ribereños impedir la navegación. Muchos de ellos dependen de la navegación para su comercio internacional. La elaboración de las normas internacionales

no debe ser responsabilidad de un solo foro: en casos especiales, que pueden ser de carácter subregional o regional, las normas deben formularse en los foros internacionales especiales que actualmente existen o en los que se establezcan en el futuro.

65. En cuanto al segundo problema, el de asegurar la observancia de esas normas, debe reconocerse que los métodos actuales de hacer cumplir las normas adolecen de serias fallas. Pese a la multiplicidad de normas, los océanos siguen siendo contaminados. Para los fines del cumplimiento de las normas, debe existir una división de jurisdicciones entre los Estados de los respectivos pabellones y los Estados ribereños. Los Estados ribereños deberán estar facultados para tomar medidas que aseguren su cumplimiento en las zonas dentro de su jurisdicción nacional, ya que en muchos casos el Estado del pabellón no se preocupa suficientemente por asegurar el cumplimiento de las medidas contra la contaminación. La disposición relativa a indemnización por daños no es un consuelo; de hecho, es perjudicial: en vista de la dificultad y la frecuente demora en establecer la responsabilidad, en la mayoría de los casos jamás se inicia juicio por indemnización. Por este motivo, las medidas preventivas son mejores que la indemnización. En zonas dentro de la jurisdicción nacional, el Estado ribereño debe tener atribuciones para hacer cumplir tanto las normas internacionales como las nacionales. En la alta mar, deberá exigirse más estrictamente su cumplimiento. La Autoridad internacional de los fondos marinos, en caso de establecerse, deberá estar dotada de poderes para hacer cumplir las normas y, a falta de un mecanismo internacional, esos poderes deberán ser compartidos efectivamente entre todos los Estados.

66. Para terminar, el orador recalca la necesidad de limitar la libertad de navegación en la medida necesaria para combatir la contaminación.

67. La Srta. AGUTA (Nigeria) dice que su delegación atribuye gran importancia a la necesidad de disposiciones adecuadas para el control de la contaminación, lo que deberá lograrse mediante la acción conjunta de los Estados ribereños y los mecanismos internacionales. Toda convención futura sobre el derecho del mar debe incluir disposiciones relativas al control de la contaminación y a la indemnización por daños causados por la contaminación.

68. Durante los últimos años se han hecho grandes progresos en el ámbito intergubernamental, especialmente por la OCMI, y ya se han suscrito varias convenciones contra la contaminación. Asimismo, desea llamar la atención de la Comisión al resultado de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano celebrada en Estocolmo en 1972. Todo ello podría servir de guía para la elaboración de una futura convención. Se deben formular normas legales concisas sobre los derechos y las responsabilidades de los Estados, incluidos los Estados costeros del pabellón y portuarios, de tal forma que no perjudiquen la autonomía de las convenciones de la OCMI. La delegación de Nigeria promete su cooperación en la elaboración de las normas legales pertinentes.

69. El Sr. APPLETON (Trinidad y Tabago) dice que la amplia exposición formulada en la 31a. sesión plenaria por el Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente constituye una buena base para las deliberaciones de la Comisión.

70. Trinidad y Tabago es un pequeño Estado isleño productor de petróleo en cuyas aguas costeras desarrollan intensa actividad los buques petroleros, que comprende la importación y la exportación de petróleo crudo enteramente por no nacionales y en buques de bandera extranjera.

71. Se efectúan extensas actividades de exploración y explotación frente a las costas en la plataforma continental de

Trinidad y Tabago, cuyas aguas costeras, por lo tanto, son sumámente sensibles al riesgo de contaminación por petróleo debido al vertimiento deliberado por los buques, a posibles accidentes entre los buques tanques y a explosiones de los pozos petrolíferos frente a las costas. Por lo tanto, la relación entre la contaminación procedente del mar y la terrestre probablemente es exactamente opuesta a la de muchos países desarrollados, los que, según lo informado en 1973, tenía una incidencia del 80% de contaminación de origen terrestre y del 20% de origen marino. Asimismo, la explotación de las playas constituye una amenaza constante para la industria turística de Trinidad y Tabago, país que, en consecuencia, es una fuente potencial de contaminación del ambiente marino y, a la vez, víctima de sus consecuencias.

72. Por lo tanto, el Gobierno de Trinidad y Tabago está seriamente preocupado por los problemas de su ambiente marino y sobre todo por la cuestión de las responsabilidades respecto de los daños causados por la contaminación, la mayoría de los cuales son causados por no nacionales.

73. Motivada por esa preocupación, su delegación sometió al período de sesiones de la Comisión de fondos marinos celebrada en Ginebra en 1973 et texto de dos proyectos de artículo (A/AC.138/SC.III/L.54) examinados a prevenir los daños por causa de la contaminación marina y a atribuir la responsabilidad por los daños derivados de la contaminación a la entidad o gente responsable de dichos daños, antes que al Estado ribereño de que se trate. El texto de esos proyectos de artículo es el siguiente:

“Artículo I

“El Estado ribereño se reservará el derecho a exigir, respecto de todos los buques comerciales que operen en sus aguas territoriales y dentro de una amplia zona adyacente a su costa, una cobertura mínima de seguros contra los daños por contaminación.

“Artículo II

“La obligación de reparar los daños causados dentro del ámbito de la jurisdicción nacional o fuera de él por actividades realizadas dentro del ámbito de la jurisdicción nacional del Estado ribereño recaerá sobre la entidad responsable de esos daños. Cuando la fuente de contaminación sea un buque, la responsabilidad recaerá directamente sobre el agente o entidad contaminante. Con respecto a los daños derivados de las actividades de exploración y explotación de los fondos marinos, la obligación de reparar recaerá sobre la entidad que realice operaciones frente a la costa.”

74. El texto de este último proyecto de artículo de la delegación de Trinidad y Tabago se contraponen al principio e), i y ii, del documento de trabajo presentado por Australia (A/AC.138/SC.III/L.27). También es contrario a los párrafos 1 y 2 del artículo VII del proyecto de artículos presentado por el Canadá (A/AC.138/SC.III/L.28) y a lo declarado por el Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente en la 31a. sesión plenaria. Todos esos proyectos de artículos coinciden en hacer responsable al Estado ribereño por los daños causados debido a la contaminación por las partes que operan dentro de la jurisdicción del Estado ribereño. Su delegación cree que el principio de la responsabilidad debe ser enunciado en forma objetiva, atribuyendo la responsabilidad primaria de los daños causados al medio ambiente a la parte responsable, sea ésta un Estado o una entidad pública o privada. En cualquier caso, el Estado tendrá la responsabilidad residual de asegurar la reparación adecuada de los daños causados.

75. Con respecto a las normas regionales en oposición a las internacionales relativas a la prevención y el control de la contaminación, su delegación adhiere a las opiniones expresadas por muchos países en desarrollo en el sentido de que

normas regionales demasiado elevadas aumentarían el costo ya elevado de su desarrollo industrial. Sin embargo, desea establecer una clara distinción entre la contaminación de fuentes terrestres y marinas en relación con las normas.

76. Su delegación concuerda en que deben mantenerse las más elevadas normas internacionales para los buques tanques, los demás buques y los que explotan el petróleo frente a las costas, y para las principales fuentes de contaminación de origen marino, ya sea que operen en un país en desarrollo o no. Entre ellas se hallan ricas empresas multinacionales, y éstas bien pueden acatar las más altas normas internacionales para la prevención y el control de la contaminación marina. Por otro lado, las industrias más pequeñas que operan en tierra en los países en desarrollo generalmente representan un peligro menor para el medio marino y, además, están en peores condiciones para afrontar el alto costo que implican las normas internacionales demasiado elevadas para la prevención y el control de la contaminación. Sin embargo, aun en esa categoría existe la posibilidad de que se establezcan industrias muy refinadas y sumamente nocivas. Tales industrias en los países en desarrollo deberán estar sujetas a las normas internacionales más elevadas para la prevención y el control de la contaminación.

77. Además, es necesario tener en cuenta las peculiaridades de la industria de que se trate. Naturalmente, la industria petrolera y las industrias que producen sustancias químicas nocivas estarán sujetas a las normas internacionales más elevadas relativas a la contaminación y su prevención, ya estén establecidas en un país en desarrollo o no. El hecho de que tales industrias puedan estar establecidas en un país en desarrollo no hace al caso. Por lo tanto, la delegación de Trinidad y Tabago desea sugerir los siguientes proyectos de artículos III y IV.

“Artículo III

“Los Estados estatuirán por su cuenta, o por conducto de las organizaciones regionales o internacionales competentes, normas internacionales para la prevención y el control de la contaminación del medio marino causada por la exploración y explotación de la plataforma continental y por los buques que operan dentro de la jurisdicción nacional.”

“Artículo IV

“Los Estados estatuirán por su cuenta normas nacionales para prevenir y controlar la contaminación de origen terrestre; pero tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que las industrias que, por su naturaleza, constituyen un peligro potencial para el medio, se ajusten en todo momento a las más elevadas normas internacionales.”

78. La delegación de Trinidad y Tabago espera someter a consideración de la Comisión propuestas formales en el sentido sugerido y se reserva al derecho de volver sobre el tema.

79. El Sr. SIMMS (Reino Unido) agradece al representante de Finlandia la explicación clara y amplia en la presente sesión del Convenio de Helsinki, cuyos signatarios han demostrado que es posible basar un criterio amplio de la contaminación del medio marino sobre el derecho internacional vigente.

80. La referencia del representante del Canadá a los artículos sobre el mar territorial y sobre los estrechos presentados por la delegación del Reino Unido en la Segunda Comisión le dejan ligeramente perplejo, pues esos proyectos de artículos no tienen conexión alguna con la cuestión de si un Estado puede condicionar la entrada a sus aguas interiores a exigencias que exceden de las acordadas en el ámbito internacional. Su delegación se propone tratar este asunto en la Segunda Comisión.

81. En los períodos de sesiones de 1973 de la Comisión de fondos marinos, que tuvieron lugar en Nueva York y Ginebra, hubo consenso en el sentido de enfocar “globalmente” el tema de la contaminación del mar, y la delegación del Reino Unido espera que se mantenga ese consenso. Su delegación prevé que los artículos relativos a la contaminación del medio marino que contengan principios generales para prevenirla y controlarla llegarán a formar un capítulo del amplio convenio sobre el Derecho del Mar. Por lo tanto, la Comisión debe resolver cuáles serán los derechos, las obligaciones y las jurisdicciones de los Estados de los respectivos pabellones y de los Estados ribereños para dictar normas, las zonas sobre las cuales podrán ejercer su jurisdicción y los poderes para garantizar el cumplimiento de las normas que puedan ejercer en esas zonas. Sin embargo, la convención global no incluirá normas técnicas detalladas, que serán dejadas para su inclusión en convenciones sobre temas especiales. Tal es el caso en, por ejemplo, el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973; el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, concertado en Londres en 1972; el Convenio para la prevención de la contaminación marina de origen terrestre, concertado en París en 1974; el Convenio para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves, concertado en Oslo en 1972; y la amplia Convención sobre la protección del medio marino en la zona del Mar Báltico, concertada en Helsinki en 1974.

82. El Reino Unido tiene una extensa costa y está muy expuesto a la contaminación procedente de lo que probablemente sea la vía de navegación más importante del mundo, el Canal de la Mancha y el Estrecho de Dover. Por lo tanto, necesita proteger sus costas y sus aguas contra la contaminación marina, como cualquier otro Estado ribereño. En efecto, ha sido una de las víctimas del incidente más importante de contaminación por buques jamás conocida. Sin embargo, la conservación del derecho de paso inocente es de vital importancia para el Reino Unido, ya que depende del comercio de larga distancia. Es esencial y a la vez posible que el nuevo convenio equilibre la necesidad de prevenir y controlar la contaminación con la necesidad de preservar la libertad de navegación. La Comisión debe asegurarse de que las medidas que adopte o las que inste a los Estados a que adopten estén claramente encaminadas hacia ese fin.

83. Con respecto a la convención y al proyecto de artículos, el Reino Unido celebra las obligaciones generales y particulares contenidas en los proyectos actuales para preservar el medio marino contra las principales fuentes de contaminación (de origen terrestre, por vertimiento, desde buques y la derivada de la explotación del fondo marino), a fin de no perjudicar los intereses de otros Estados y evitar la interferencia con los usos legítimos del medio marino. Otros artículos contienen importantes compromisos sobre la reducción y eliminación de la contaminación, la promoción y difusión de investigaciones científicas en materia de contaminación del mar, y la fiscalización del medio marino. El Reino Unido también apoya el amplio artículo sobre la provisión de asistencia técnica y su valiosa sección sobre planes para el caso de incidentes serios, y ve con satisfacción las propuestas para la concertación de convenios regionales.

84. Su delegación desearía, asimismo, que se previera un procedimiento muy firme y obligatorio para el arreglo de controversias, pues las nuevas leyes requerirán una cuidadosa interpretación. Cree que el examen del artículo sobre competencia para dictar normas debe tratar por separado las cuatro fuentes principales de contaminación del medio marino, y que cada una debe ser considerada en función de la competencia nacional e internacional, al igual que el examen de las zonas, ya que la convención podría definir distintas zonas donde difieren los poderes de los Esta-

dos, tales como el mar territorial y los fondos marinos fuera de la jurisdicción nacional.

85. Por otra parte, su delegación desearía que la Comisión examinara la cuestión del cumplimiento de las normas por separado, para cada fuente de contaminación, dado que los poderes del Estado del pabellón para hacer cumplir las normas para prevenir la contaminación por buques y el equilibrio deseable entre el Estado del pabellón, los Estados ribereños y los portuarios, evidentemente difieren de los poderes, generalmente absolutos, para garantizar el cumplimiento que tiene un Estado ribereño sobre la contaminación de origen terrestre proveniente de ese mismo Estado. Tres de esas fuentes de contaminación (exploración y explotación de los fondos marinos, las fuentes terrestres y el vertimiento) no habrán de presentar dificultades para la Comisión. Por otra parte, si los Estados ribereños ejercieran sus deberes y obligaciones con respecto a estas tres fuentes, mediante la aplicación de normas o convenciones nacionales, regionales e internacionales, se afectarían muy pocos intereses que no fueran los propios. Este sería el método más eficaz de conservar el medio marino.

86. En cambio, ocurre lo contrario con la contaminación producida por buques, que afecta a los intereses de todas las naciones y respecto de la cual se requiere un enfoque internacional para mayor coherencia. Como se ha reconocido el peligro potencial de la contaminación por buques, ha aumentado la buena disposición de los Estados del pabellón a formular normas más estrictas para combatir esa contaminación, culminando en el Convenio internacional de 1973, que ase-

gura en gran medida la eliminación de la contaminación deliberada por los buques. La combinación de una firme obligación por parte de los Estados de los respectivos pabellones y de la aplicación de los acuerdos contenidos en el Convenio de 1973, relativos a la inspección en los puertos, permitirá que se descubran y castiguen las violaciones sin crear peligros adicionales de intervención fuera del mar territorial que pudieran no estar justificadas bajo el Convenio internacional u otro instrumento complementario de éste.

87. El Reino Unido celebra que el Convenio de 1973 encierre la idea de zonas especialmente vulnerables y medidas que habrán de decidirse en el ámbito internacional. Cualquiera otra zona especial y medida también deberá ser decidida en el plano internacional. En la práctica, normas nacionales relativas a la descarga, más estrictas que las ahora exigidas en virtud de la Convención de 1973, tendrían un efecto muy similar al de las exigencias especiales para la construcción, ya que un buque debe estar construido y equipado para satisfacer esos requisitos.

88. Espera que la Comisión examine de inmediato los temas menos polémicos que figuran en su programa, ya que cree que podrá hacer progresos satisfactorios respecto de éstos y, de ese modo, tendrá tiempo para concluir su examen de los asuntos relacionados con su propia labor antes de considerar los que las Comisiones Primera y Segunda tienen actualmente en estudio.

Se levanta la sesión a las 18 horas.