

6a. sesión

Miércoles 17 de julio de 1974, a las 15.15 horas

Presidente: Sr. A. YANKOV (Bulgaria).

Preservación del medio marino (continuación)

[Tema 12 del programa]

1. El Sr. LO YU-JU (China) dice que su delegación apoya resueltamente a los numerosos representantes que han expuesto su solemne y justa posición en defensa de la soberanía estatal contra la hegemonía marítima.

2. La grave y creciente contaminación que se encuentra en algunas zonas es principalmente consecuencia de la política de agresión y saqueo que sigue el imperialismo, y especialmente las Superpotencias, cuyas víctimas son los numerosos países en desarrollo. Partiendo de su posición rapaz y egoísta, las Superpotencias y los grupos capitalistas de monopolios

obstinadamente procuran obtener elevadas ganancias y, sin tener en cuenta la seguridad del pueblo de sus propios países y del mundo en su conjunto, vierten en los mares grandes cantidades de desperdicios y efluentes industriales, sustancias dañinas y aún altamente tóxicas, contaminando las aguas, lo que perjudica a los recursos vivos y pone seriamente en peligro la salud y seguridad de los pueblos del mundo.

3. En tales circunstancias, es absolutamente justo que los Estados ribereños asuman su propia defensa y tomen medidas para proteger su medio marino y sus recursos naturales contra la contaminación procedente de fuentes externas. Sin embargo, las Superpotencias, impulsadas por el afán de mantener su hegemonía marítima, se oponen frenéticamente a los derechos legítimos de los Estados ribereños e intentan, so

pretexto de "normas internacionales" y "medidas globales", negar la jurisdicción de esos Estados y el papel que éstos desempeñan en la prevención y el control de la contaminación marina. Es natural que tales intentos hayan tropezado con la firme oposición de los numerosos países en desarrollo.

4. Se admite que es necesario establecer, por medio de consultas conjuntas basadas en la igualdad de todos los países, grandes y pequeños, un régimen internacional o regional para la preservación del medio ambiente y la prevención de la contaminación. Pero esa medida no puede en forma alguna sustituir a la reglamentación contra la contaminación establecida por los Estados ribereños. No se puede permitir el empleo de las llamadas "normas internacionales" y "medidas globales" para oponerse a la jurisdicción de los Estados ribereños o debilitarla, y para restringir el desarrollo económico e industrial de los países en desarrollo.

5. Todo Estado ribereño tiene derecho a formular su política sobre el medio y a tomar todas las medidas necesarias para proteger su medio marino e impedir la contaminación del mar que se encuentra bajo su jurisdicción nacional. Al hacerlo, el Estado ribereño deberá, por supuesto, tener en cuenta los intereses de todos, incluso los de los países vecinos.

6. Todos los Estados, en especial los países industrialmente desarrollados, tienen la obligación de tomar todas las medidas eficaces para resolver su problema de vertimiento de sustancias nocivas, y para impedir que la contaminación de las zonas del mar que se encuentran bajo su jurisdicción nacional se extienda al medio marino de zonas del mar que se encuentran bajo la jurisdicción nacional de otros Estados o de las zonas del mar internacional, y causen daño a estas zonas.

7. Deben adoptarse medidas y normas internacionales contra la contaminación del medio marino de la zona del mar internacional, y debe entrar en vigor una reglamentación internacional apropiada. El vertimiento de sustancias radiactivas y de otras sustancias dañinas en esa zona debe ser estrictamente prohibido.

8. Finalmente, todos los Estados y las organizaciones internacionales interesadas deben fortalecer la cooperación encaminada a realizar investigaciones relativas a la lucha contra la contaminación, de acuerdo con los principios de respeto a la soberanía, igualdad y beneficio mutuo, a fin de promover el intercambio y la utilización de la tecnología y de los datos relativos a la lucha contra la contaminación.

9. El Sr. SADEGHI (Irán) dice que, a pesar de las medidas tomadas por los Estados en los planos nacional, regional e internacional, y de la labor de los organismos de las Naciones Unidas, el medio marino continúa estando amenazado. Las zonas cercanas a las costas que se encuentran bajo jurisdicción nacional están especialmente en peligro y, por lo tanto, los que mejor pueden controlar la contaminación marina son los Estados ribereños.

10. El Irán es adyacente a una de las extensiones de agua que el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, concertado bajo los auspicios de la Organización Consultiva Marítima Internacional (OCMI) en 1973, declaró "zona especial", y que requiere medidas más estrictas de protección. Por lo tanto, el orador oyó con especial interés a los representantes, especialmente al representante de Finlandia, que destacaron la necesidad de adoptar medidas regionales e internacionales adecuadas contra la contaminación marina en los mares cerrados. La Convención de Helsinki sobre la protección del medio marino de la zona del Mar Báltico, concertada en 1974, constituye un buen modelo de acuerdo regional, y el orador espera que se puedan celebrar acuerdos regionales similares en la región a la que pertenece el Irán. Por lo tanto, le alienta observar que el Gobierno de Kuwait ha invitado a los Estados ribereños a una

conferencia próxima, y espera que esa conferencia sea el primer paso hacia un acuerdo regional.

11. Tal arreglo regional no debería necesariamente limitarse a la preservación del medio marino y podría disponer, por ejemplo, la creación de un fondo regional destinado a cubrir los daños causados a los Estados ribereños por accidente o negligencia. El Convenio internacional de 1971 relativo a la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos debería, en la zona del Irán, estar complementado por acuerdos entre Estados ribereños.

12. En espera de la entrada en vigor de recientes acuerdos internacionales, el Irán ha considerado necesario ampliar temporalmente sus reglamentaciones nacionales sobre la prevención de la contaminación marina en la zona adyacente a sus costas, hasta el límite externo de su plataforma continental. El orador espera que la conferencia de Estados ribereños que ha mencionado encuentre soluciones regionales a ese problema.

13. El hecho de que la delegación del Irán haya patrocinado con otras delegaciones las propuestas que figuran en el documento A/AC.138/SC.III/L.56 refleja que el Irán estima que deben establecerse normas más estrictas para zonas especiales adyacentes a las costas, especialmente con respecto a la contaminación producida por la exploración y explotación de los fondos marinos. Sin embargo, eso no quiere decir que se reduzca la responsabilidad de los Estados del pabellón; éstos deben permanecer responsables de cualesquiera infracciones de las normas internacionales de lucha contra la contaminación.

14. La contaminación que se origina fuera de la zona de jurisdicción nacional debe corresponder a la competencia de la Autoridad internacional de los fondos marinos que el orador espera se establezca. Esa Autoridad debe tener también facultades de reglamentación respecto de la contaminación causada por la exploración y explotación de los fondos marinos bajo jurisdicción nacional, con exclusión del mar territorial.

15. La Srta. EMICH (Austria) dice que las Convenciones de Ginebra de 1958 se ocuparon sólo de unos pocos aspectos de la contaminación del mar, y son inadecuadas respecto de contaminantes distintos del petróleo y de los desperdicios radioactivos, y con respecto a las cuestiones de observancia forzosa e indemnización. La delegación de Austria acoge con satisfacción las actividades internacionales que se han realizado a partir de 1958, y estima que es especialmente importante de creación de un programa mundial de vigilancia de contaminantes y de cooperación para la identificación y control de los contaminantes. El derecho actual sobre la prevención de la contaminación marina ha demostrado ser inadecuado y es, por lo tanto, esencial que la actual Conferencia establezca nuevas normas internacionales.

16. Austria, al igual que todos los otros países sin litoral cuya seguridad ecológica no está inmediatamente amenazada por la contaminación marina, está de todas formas muy interesada en los problemas de la contaminación marina, ya que el carácter mundial de los océanos hace que la contaminación marina sea potencialmente catastrófica para todos los países. Todos los países tienen que cooperar en los planos local, nacional, regional y mundial para encontrar soluciones adecuadas. Sin embargo, esas soluciones no deben impedir la navegación internacional, a la que Austria atribuye gran importancia.

17. La Conferencia de Estocolmo, en su recomendación 92¹; acerca de la pronta puesta en vigencia de

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.

reglamentaciones nacionales, ha iniciado en forma conveniente el control de la contaminación originada en tierra, que es la mayor fuente de contaminantes. La contaminación que resulta de la explotación de los fondos marinos, si bien ahora es pequeña, aumentará, y es por lo tanto necesario protegerse de ella ahora por medio de reglamentaciones establecidas por una Autoridad internacional. Esas reglamentaciones deben abarcar la alta mar y la zona que está fuera de las aguas territoriales, pero, en esta última zona, los Estados ribereños pueden aplicar normas más estrictas, elaboradas a nivel internacional.

18. La delegación de Austria comparte la opinión, expresada por otras, de que la mejor forma de controlar la contaminación procedente de los buques sería mediante un conjunto único de normas internacionales uniformes, observadas por todos los Estados, a fin de que los buques no tengan que acatar normas diferentes en zonas diferentes. Sin embargo, se necesitan normas internacionales para ocuparse de las circunstancias ecológicas especiales de regiones determinadas. Estas normas podrían ser elaboradas por una organización internacional existente y técnicamente competente, o por una Autoridad internacional recientemente establecida. La Autoridad internacional debe ejercer, en la zona bajo su jurisdicción, funciones de supervisión respecto de la contaminación causada por buques en la alta mar, mientras que en la zona fuera de las aguas territoriales debe establecerse un sistema equilibrado que tenga en cuenta los intereses del Estado ribereño, del Estado del pabellón y de la comunidad internacional. La Autoridad internacional deberá ser responsable del arreglo de las controversias y de las reclamaciones de indemnización que se presenten como consecuencia de los daños causados por la contaminación.

19. La delegación de Austria tiene dificultades con algunas de las ideas que aparecen en las propuestas contenidas en los documentos A/AC.138/SC.III/L.27, 28 y 56 en su forma actual. Está dispuesta a apoyar algunas de las ideas expresadas en los documentos A/AC.138/SC.III/L.32, 33, 35 y 40, pero no puede apoyar el "criterio zonal", ya que estima que el objetivo de llevar a la práctica la idea de patrimonio común de la humanidad no puede lograrse por medio de jurisdicciones nacionales acumuladas. La delegación de Austria estima que los diversos proyectos de artículos preparados en el Grupo de Trabajo 2 de la Subcomisión III de la Comisión de fondos marinos son muy semejantes y que las diferencias pendientes podrían discutirse en reuniones oficiosas. La Comisión debe iniciar su labor ocupándose de los problemas que no han sido examinados en la Comisión de fondos marinos.

20. El Sr. LEON DUEAS (Ecuador) dice que la declaración hecha por el representante del Canadá en la 4a. sesión ha sido una contribución especialmente valiosa para los trabajos de la Comisión. Lamenta únicamente que dicho representante no se haya referido al concepto de un mar territorial amplio al mencionar las esferas de acuerdo y desacuerdo en los trabajos de la Conferencia.

21. El Ecuador estima que todos los Estados tienen la obligación de prevenir y controlar la contaminación, así como un legítimo interés en hacerlo, a fin de preservar el medio marino como un medio básico de subsistencia y de desarrollo económico. Ese principio ha llevado al Ecuador a patrocinar con otras delegaciones las propuestas presentadas a la Comisión de fondos marinos en el documento A/AC.138/SC.III/L.47 y Corr.1.

22. Siendo la contaminación un problema que afecta a todos los Estados, son estos Estados los que deben adoptar disposiciones en sus respectivas legislaciones para prevenirla y combatirla, teniendo en cuenta el grado de desarrollo en que se encuentran y asegurando que las medidas tomadas no transfieran los efectos de la contaminación de una zona a otra. Asimismo, este derecho conlleva la responsabilidad del Esta-

do con respecto a los daños que ocasionen al medio marino de otros Estados o al mar internacional, bien sea por vertimientos desde su territorio en las aguas sometidas a su soberanía y jurisdicción, o desde barcos que enarbolen su pabellón.

23. El derecho de un Estado ribereño a definir los límites de su mar territorial hasta una anchura de 200 millas entraña el derecho a dictar las disposiciones necesarias para la preservación del medio marino en la zona sometida a su soberanía y jurisdicción nacional, teniendo en cuenta sus propios intereses y los de la comunidad internacional. Sin embargo, las medidas adoptadas por los distintos Estados no excluyen una amplia cooperación internacional, que debería llevar a constituir órganos regionales en zonas geográficas de características similares para centralizar y coordinar la preservación y la protección del medio marino. Tanto los órganos regionales como los Estados deberían buscar la cooperación de órganos internacionales competentes para elaborar y aplicar reglas para las zonas que están fuera de la jurisdicción nacional, y para hacer recomendaciones relativas a zonas comprendidas dentro de la jurisdicción nacional. Tal cooperación debería ser canalizada por la Autoridad internacional centralizada cuyo establecimiento estudia la Primera Comisión.

24. El Sr. JEANNEL (Francia) dice que la Conferencia debe circunscribirse a la elaboración de principios generales para la protección del medio marino y dejar la formulación de normas pormenorizadas a los organismos especializados, que poseen los recursos técnicos apropiados.

25. La Conferencia debe, no obstante, examinar los problemas de jurisdicción relacionados con la contaminación del mar, es decir, por un lado, la división de atribuciones entre la comunidad internacional, y, por otro, las distintas categorías de Estados, tales como Estados del pabellón y Estados ribereños. A ese respecto, los textos preparados por la Comisión de fondos marinos parecen ser un buen punto de partida, aun cuando pueden ser perfeccionados.

26. Las diferentes formas de contaminación exigen la adopción de métodos también diferentes. La contaminación de fuente terrestre requiere que los Estados se comprometan a adoptar medidas en las que se tengan en cuenta las normas internacionales. Es evidente que la cooperación regional permite una acción de máxima eficacia contra esa clase de contaminación, como lo demuestran especialmente el Convenio sobre contaminación del medio marino de origen terrestre, concertado en París en 1974, y la Convención sobre la protección del medio marino en la zona del Mar Báltico, concertada en Helsinki el mismo año. La promoción de acuerdos regionales constituye también la vía más eficaz de combatir la contaminación resultante de la explotación de sectores de los fondos marinos situados dentro de la jurisdicción nacional, aun cuando en este caso será conveniente permitir un mínimo de normas internacionales y dejar a los Estados en libertad de adoptar, en forma separada o colectiva, disposiciones más estrictas aplicables a las actividades que se desarrollen dentro de sus respectivas jurisdicciones. La contaminación resultante de la explotación de los fondos marinos fuera de la jurisdicción de los Estados ribereños debe examinarse en estrecha relación con la cuestión del régimen internacional.

27. La prevención de la contaminación provocada por vertidos desde buques y aeronaves debe ser contemplada tanto en el plano internacional como en el regional. El Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias y el Convenio para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves, firmados en 1972 en Londres y Oslo, respectivamente, son buenos ejemplos del método que puede seguirse. Debe favorecerse la adhesión a las con-

venciones vigentes, que contienen un cúmulo de disposiciones útiles.

28. Las normas relativas a la contaminación resultante de actos deliberados cometidos a bordo de buques deben tener carácter internacional, puesto que es indispensable la uniformidad para impedir que los buques resulten sometidos a una multiplicidad de disposiciones. Las reglas adoptadas en forma unilateral por los Estados ribereños contra la contaminación originada en buques, como la prohibición de verter ciertas sustancias o las normas sobre construcción de buques petroleros, pondrían trabas injustificadas a la libertad de las comunicaciones internacionales. Ello no significa que los acuerdos regionales aplicables solamente a los buques de los Estados que sean parte en los mismos no puedan exigir requisitos más estrictos. Además, algunas regiones especialmente afectadas, como las zonas cerradas y semicerradas y el Artico, se podrían declarar zonas especiales, según se hizo en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, concertado en Londres bajo los auspicios de la OCMI. Ello deberá hacerse en el marco de un acuerdo internacional y las medidas que tomen los Estados ribereños deberán ser aprobadas por un organismo internacional, de la manera dispuesta con respecto a determinadas zonas en el Convenio de Londres.

29. El cumplimiento de las normas internacionales en aguas situadas fuera del mar territorial plantea un problema de otro orden. En lugar de aplicar meramente el derecho del Estado del pabellón, que dejaría desamparado al Estado ribereño en el caso de que se cometiesen violaciones en la proximidad de su territorio, el Estado ribereño debe tener derecho a intervenir para hacer cumplir las normas internacionales en una zona determinada, adyacente a su mar territorial, en condiciones también determinadas. Esa es la solución propuesta en el proyecto de artículos contenido en el documento A/AC.138/SC.III/L.46, presentado a la Comisión de fondos marinos en 1973.

30. La delegación de Francia considera que debe haber dos excepciones claramente definidas a la aplicación del derecho del Estado del pabellón: en el caso de que tenga fundados motivos para creer que se ha cometido una violación, el Estado ribereño debe estar facultado para verificar dicha violación y comunicarla a los tribunales del Estado del pabellón. Debe estar facultado también para procesar al infractor en sus propios tribunales en el caso de que el Estado del pabellón así no lo haga. Esta solución es eficaz, dado que el Estado del pabellón no suele interesarse en procesar al infractor y el Estado ribereño suele estar en mejores condiciones de verificar la infracción. Es, al mismo tiempo, una solución que protege la libertad de comunicación, puesto que el buque sólo podrá ser detenido durante el tiempo estrictamente necesario para verificar la infracción. Teniendo en cuenta que estas disposiciones pueden dar lugar a controversias, en el documento a que queda hecha referencia se ha propuesto un procedimiento de arreglo obligatorio de las controversias que se susciten entre los Estados ribereños y los Estados del pabellón o de la matrícula.

31. Para impedir la contaminación provocada accidentalmente por buques es preciso perfeccionar las disposiciones relativas al transporte marítimo y la tecnología de la construcción y utilización de los buques. Esta clase de contaminación puede también exigir la intervención de los Estados ribereños fuera de su zona de soberanía, en el caso de que sus costas estén amenazadas por un peligro real e inminente. En ese sentido, en el Convenio internacional sobre la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, concertado en Bruselas en 1969, se establecieron condiciones bien definidas para la intervención del Estado ribereño en la alta mar, y la OCMI tiene en estudio la aplicación de las

disposiciones de dicha Convención a otras sustancias nocivas, además de los hidrocarburos.

32. Los buques de guerra y otros buques de propiedad estatal deberán gozar de las mismas inmunidades que tuvieron siempre en el pasado.

33. La delegación de Francia no ve motivos para apartarse de las normas convencionales sobre la responsabilidad de los Estados en el derecho internacional, en especial la responsabilidad civil por actos realizados por sus ciudadanos en la realización de sus actividades. Este problema debe ser objeto de convenciones especializadas que, como el Convenio de Bruselas de 1969, garanticen a las víctimas la compensación necesaria para reparar el daño, sin con ello implicar al Estado.

34. El Sr. BARRA (Chile) dice que su país tiene plena conciencia de la necesidad de llegar a un acuerdo sobre medidas contra la contaminación; expresa al mismo tiempo su grave preocupación de que una indiscriminada política de aplicar normas generales sin tener en cuenta el grado de desarrollo de los países pueda perjudicar a éstos en su marcha hacia el progreso.

35. La delegación chilena plantea una división para tratar el tema de la contaminación: por un lado, los aspectos relacionados con la alta mar y, por otro, los referentes al mar territorial y a la zona económica de 200 millas. Ha podido apreciarse la existencia de dos criterios que polarizan las opiniones de las delegaciones: el que propicia la jurisdicción e imperio del Estado ribereño y el que los atribuye al Estado del pabellón del barco.

36. El otro gran problema estriba en si deberán exigirse las mismas normas en materia de contaminación a los países desarrollados y a los países en desarrollo.

37. La idea tradicional de aceptar la jurisdicción del Estado del pabellón está siendo abandonada, al parecer, por una fórmula nueva que permita al Estado costero ejercer su jurisdicción en las zonas sujetas a su soberanía o control, sin perjuicio de aceptar pautas internacionales suficientemente amplias que fijen las normas preventivas en materia de contaminación. La posición de Chile en tal sentido emana de la tesis defendida desde 1947, y confirmada en 1952, del poder del Estado de Chile para ejercer jurisdicción en la zona marítima de 200 millas adyacentes a sus costas. En esa zona, el Estado ejerce jurisdicción exclusiva sobre los recursos, investigación científica, contaminación e instalaciones artificiales, sin perjuicio de la libertad de navegación y sobrevuelo. Por consiguiente, la jurisdicción relativa a la contaminación es un elemento integrante del concepto de zona económica. De allí la oposición de Chile a la actitud asumida en el seno de algunos organismos internacionales por las grandes Potencias marítimas, que pretenden negar al Estado costero todo poder en la materia más allá del mar territorial.

38. Desde el punto de vista chileno es muy importante, en materia de contaminación, la jurisdicción en las 200 millas, que podría no ser incompatible con la aceptación de normas internacionales siempre que se contemplen diferentes criterios con respecto a los países en desarrollo para no perjudicar su progreso. Es evidente que las referidas normas internacionales deberán ser aceptables para los países en desarrollo y, para tales efectos, deberán adoptarse en un foro internacional adecuado. Si bien no cabe dudar de la competencia técnica de la OCMI en el estudio de la contaminación marina, cabe hacer presente que, para la negociación de convenios, ese organismo no es suficientemente representativo porque está integrado por pocos países en desarrollo y porque está controlado en gran medida por las grandes Potencias marítimas. Será por ende necesario modificar los estatutos de la OCMI para asegurar que la discusión de las convenciones importantes se desarrolle en un marco más representativo.

39. Las normas que se fijasen, especialmente en lo que se refiere al diseño de buques, deberían tener en cuenta las posibilidades de los países en desarrollo. No puede exigirse la adopción de las mismas normas a éstos y a los países desarrollados, pues, en última instancia, estos últimos han generado la contaminación existente.

40. Por lo que atañe a la zona situada más allá de las 200 millas de mar patrimonial, Chile sostiene que deberán existir acuerdos internacionales que mitiguen al máximo la contaminación marina y que debería atribuirse a algún organismo internacional debidamente representativo las fiscalizaciones de su cumplimiento. Chile también se adhiere a la lucha contra la contaminación en todos los medios y expresa la voluntad de adoptar medidas a tal efecto, aun dentro de la jurisdicción nacional, como fruto de acuerdos regionales o internacionales.

41. No debe existir una libertad para contaminar en la alta mar; no se debe hacer uso de la alta mar para la realización de pruebas nucleares o el vertimiento de gases tóxicos. Deben aplicarse drásticas sanciones para casos de contaminación provocada por buques petroleros, como ha debido sufrir Chile.

42. El derecho del mar es una unidad y, por tanto, no pueden separarse sus elementos. La delegación chilena se ha opuesto a que las normas sustantivas sobre contaminación del mar sean elaboradas en un foro diferente a la presente Conferencia.

43. El Sr. IORDANESCU (Rumania) dice que, en su empeño por combatir la contaminación, Rumania ha adoptado medidas internas que incluyen la creación de organismos especiales. Señala el orador que, según entiende su país, se deben tomar medidas urgentes tanto en el plano nacional como en el internacional; si así no se procede, los mares y océanos no podrán absorber el avance de la contaminación. El tema resulta, con todo, sumamente complejo, puesto que es necesario tener en cuenta una amplia variedad de características geográficas, la existencia de zonas especiales y los intereses fundamentales de los distintos países, en especial los de los países en desarrollo.

44. De la labor de la Subcomisión III de la Comisión de fondos marinos han surgido principios básicos y variantes de los proyectos de artículos que facilitarán las tareas de la Tercera Comisión.

45. A fin de asegurar la eficacia de las normas que se adopten, los Estados deberán asumir la obligación de tomar, en forma separada o conjunta, según los casos, todas las medidas necesarias para impedir la contaminación del mar, cualquiera sea su fuente. Al mismo tiempo, los Estados deberán asegurarse de que las actividades que se desarrollen dentro de los límites de su jurisdicción no constituyan una fuente de contaminación en perjuicio de otro Estado. Rumania aprueba la incorporación de disposiciones en ese sentido a las variantes del texto propuestas o apoyadas por otros países en desarrollo. La cooperación y la asistencia técnica en los planos mundial y regional son indispensables para combatir la contaminación.

46. Por lo que respecta a la vigilancia permanente, la delegación rumana aprueba la propuesta de que, al determinar si un Estado ha cumplido sus obligaciones en relación con las fuentes terrestres de contaminación del mar, se tengan debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, especialmente la capacidad económica y financiera de ese Estado para obtener los recursos que exija el incumplimiento de esas obligaciones.

47. Cuestión de fundamental importancia para Rumania, debido a que por distintos motivos el Mar Negro es sumamente susceptible a la contaminación, es la prevención

de la contaminación en los mares cerrados o semicerrados, en cuyo caso se requieren normas especiales que incluyan la designación de tales mares como zonas especiales. La situación especial del Mar Negro ya ha sido reconocida en algunas convenciones internacionales cuyas disposiciones deben reflejarse en la convención que se elabore en la presente Conferencia.

48. Las facultades de los Estados ribereños, definidas con arreglo a normas internacionales de carácter general, podrán garantizar la armonización de los intereses tanto en lo que se refiere a la protección del medio marino como a la navegación internacional.

49. La delegación de Rumania se compromete a cooperar activamente en la elaboración de normas aceptables para todos los países.

50. El Sr. BUSTANI (Brasil) dice que su delegación hace suyos, sin reservas, los principios rectores sobre contaminación marina incorporados en la Declaración de la Conferencia de Estocolmo de 1972², que deberían incorporarse a la convención que redactará la Conferencia. Es indudablemente necesario adoptar normas mínimas internacionales contra la contaminación de conformidad con la capacidad y política nacionales del medio, de cada Estado, y en cooperación con otros Estados y organismos internacionales.

51. En la cuestión de la contaminación proveniente de actividades realizadas en tierra y en los fondos marinos bajo la soberanía nacional, el Gobierno del Brasil ha adoptado medidas y sanciones adecuadas contra la violación de las reglamentaciones existentes. Consciente de la necesidad de preservar su propio medio ambiente y el de sus vecinos, el Brasil ejerce su competencia soberana para establecer normas de prevención de la contaminación, y para hacerlas cumplir y controlar su aplicación.

52. El orador, al referirse a la contaminación por buques, dice que su delegación favorece la adopción de normas internacionales relativas a la contaminación por buques, relacionadas con el diseño, la construcción, el equipo, la operación, etc. de los barcos, en la medida en que no sean perjudiciales — por demasiado elaboradas — para el desarrollo de la marina mercante de los países en desarrollo. El orador expresa su satisfacción por la tarea realizada por la OCMI al redactar el Convenio internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques. No obstante, quedan algunos aspectos por resolver, uno de los cuales se refiere al concepto de "buque nuevo" que determina a qué embarcaciones se aplicarán los nuevos requisitos. La delegación del Brasil preferiría que se adoptaran plazos o planes más extensos y flexibles para la puesta en vigencia de estas nuevas normas, en especial por los buques de los países en desarrollo.

53. La tarea de hacer cumplir estas normas debe corresponder principalmente a la competencia del propio Estado ribereño en las zonas adyacentes a sus costas y dentro de su jurisdicción y soberanía.

54. La delegación del Brasil acepta el concepto de zonas especiales donde, por razones técnicas reconocidas, se requiera la adopción de métodos especiales contra la contaminación. Esto es congruente con el principio 11 de la Declaración de Estocolmo, que establece que los criterios y normas internacionales convenidos deben tener en cuenta las variaciones regionales y locales en los efectos de la contaminación y en su evaluación.

55. En lo que se refiere a la contaminación debida a la explotación de los fondos oceánicos internacionales, la Autoridad competente que habrá de establecerse deberá tener

² *Ibid.*, cap. I.

competencia plena para legislar sobre la cuestión, al igual que competencia en gran medida respecto de la contaminación causada por buques que naveguen en la alta mar.

56. En lo que se refiere al arreglo de las controversias originadas por la interpretación o la aplicación de la futura convención sobre la prevención de la contaminación marina, la delegación del Brasil favorece la adopción de disposiciones generales para su arreglo pacífico, mediante la negociación, la conciliación u otro procedimiento similar. Aunque el Brasil no lamenta haber aceptado, en el pasado, un procedimiento obligatorio para la solución de las controversias, la reciente experiencia ha demostrado que este procedimiento no es adecuado. Es necesario estudiar más la cuestión antes de poder encontrar una solución justa y adecuada.

57. El Sr. McCOMIE (Barbados) dice que la prevención de la contaminación marina es esencial para la supervivencia misma del pueblo de Barbados. La isla de Barbados, por su situación geográfica, es particularmente vulnerable a los efectos de la contaminación proveniente del Atlántico medio y, además, se halla bien situada para vigilar los niveles de contaminación. Los niveles alarmantes de contaminación en el Atlántico medio constituyen una seria amenaza potencial para la industria de la pesquería y el turismo de la isla. A decir verdad, mientras que determinadas zonas del mundo son, por cuasa de diversos factores, mucho más vulnerables que otras, la propia supervivencia de la humanidad se encuentra en última instancia en peligro. En consecuencia, la delegación de Barbados desea fervientemente que del actual período de sesiones emerjan medidas positivas para el control de la contaminación.

58. La contaminación marina no respeta fronteras nacionales, y Barbados, por lo tanto, cree que deben fijarse algunas medidas internacionales mínimas para prevenir y controlar la contaminación con objeto de proteger las costas. Barbados, en su condición de país en desarrollo, y aunque reconoce que la adopción de medidas ineficaces carece de sentido, no puede ser parte en convenios que adopten normas tan estrictas que entorpezcan su desarrollo industrial o el de otros Estados del tercer mundo. También es necesario tener en cuenta que el transporte naviero mundial proporciona un servicio esencial que podría verse seriamente entorpecido por un drástico aumento en la severidad en las normas. No obstante, la gravedad del problema de la contaminación marina exige sacrificios a todos, y toda victoria para la libertad de navegación sería en vano si no significara más que libertad para navegar en una cloaca. La única solución viable es la de adoptar medidas de control eficaz sobre una base universal, y ello debe hacerse tan pronto como sea posible.

59. La delegación de Barbados apoya el enfoque zonal establecido en el documento A/AC.138/SC.III/L.56, al que se ha referido el representante de Canadá. Como lo afirmó el Ministro de Relaciones Exteriores de Barbados en el debate general, el Estado ribereño debe tener autoridad soberana respecto de la contaminación marina en la zona de su jurisdicción nacional y económica.

60. La cuestión de la responsabilidad civil plantea problemas, uno de los cuales es el de la identificación de la parte culpable, en especial en el caso de la contaminación proveniente de fuentes terrestres. Además, aun cuando se establezca la culpabilidad, es posible que el infractor no pueda pagar la indemnización completa. Su país, en consecuencia, apoya el proyecto de artículos sobre responsabilidades y obligaciones presentado por Trinidad y Tabago en el documento A/AC.138/SC.III/L.54.

61. La delegación de Barbados desea felicitar al Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente por su excelente resumen de los problemas de la contaminación marítima y por las propuestas que ha presentado a la Conferencia. Aunque Barbados está de acuerdo con

muchas de esas propuestas, formuladas en la 31a. sesión plenaria, no puede aprobar la de que los Estados tendrían responsabilidad civil por los daños causados al medio marino por sus propias actividades, las de sus nacionales y las de terceros que se encuentren bajo su control o estén registrados en su matrícula. La delegación de Barbados no cree que la responsabilidad civil exclusiva deba corresponder a los Estados involucrados, puesto que, en muchos casos, el Estado habría de asumir esa responsabilidad como consecuencia de la notoria negligencia de una empresa privada y de los efectos causados por esta negligencia, y este es un principio al que pueden oponerse objeciones fundamentales de índole moral y jurídica.

62. El Sr. HERNANDEZ DE ARMAS (Cuba) dice que uno de los temas centrales a estudiar por la Conferencia es el de la preservación del medio marino. Si el mundo se transformara en un desierto biológico, pocos países tendrían el espíritu combativo que hoy demuestran en la defensa de sus posiciones.

63. La contaminación es la resultante última de un largo proceso de desarrollo de la sociedad industrial. A todos corresponde parte de responsabilidad en la preservación del medio marino, pero no caben dudas de que la situación actual es la consecuencia del desarrollo anárquico de la sociedad industrial capitalista. A la contaminación procedente de las costas de los países desarrollados se agrega la de las instalaciones en países subdesarrollados que explotan las empresas transnacionales imperialistas. Por ejemplo, en la colonia de Puerto Rico, con sus instalaciones atómicas y sus complejos petroquímicos, hay vastas zonas perdidas para la vida vegetal y un nivel alarmante de mutaciones genéticas afecta a las nuevas generaciones. El elevado nivel de contaminación en los Estados Unidos, hecho reconocido por el propio presidente norteamericano, ha llegado a afectar a Estados limítrofes como Canadá y México, a lo que hay que agregar la que llevan sus naves y aeronaves y la producida por la política de ecocidio y biocidio que lleva a cabo en Indochina.

64. En vista de lo expuesto, la responsabilidad de los países en desarrollo es muy limitada. Aunque no puede negarse parte de su responsabilidad en la tarea de combatir la contaminación, no son los principales responsables, ni puede exigírseles que condicionen su propio desarrollo a determinadas medidas de control de la contaminación.

65. La delegación cubana considera que las reglamentaciones para prevenir la contaminación deben ser normas jurídicas de carácter internacional, obligatorias para todos los Estados, independientemente de su situación geográfica, y destinadas especialmente a prevenir y evitar la contaminación desde la costa, que es la de mayor envergadura. Deberá prepararse una convención internacional que, teniendo en cuenta las características específicas de los diversos Estados, establezca las normas sobre la materia.

66. En cuanto a la contaminación desde buques, el orador reconoce el trabajo especializado realizado por la OCMI que, en opinión de su delegación y de numerosas otras, debe reconocerse como la organización internacional competente en la materia para preparar y promover convenios internacionales a fin de prevenir la contaminación por los buques. En forma similar, a nivel internacional se podrán generalizar normas, de cumplimiento obligatorio para todos los Estados, que eviten la proliferación nacional de legislaciones sobre la materia, contribuyendo a superar prácticas, discriminatorias en algunos casos, omisas en otras.

67. La Conferencia debe hacer suyos los convenios que sobre contaminación marina y seguridad de la vida humana en el mar se han preparado bajo los auspicios de la OCMI, con la posibilidad de imponer sanciones por la infracción de sus disposiciones.

68. El nuevo tratado que se elabore sobre la contaminación debe garantizar la libertad de navegación fuera de los límites de las aguas territoriales y por los estrechos utilizados por la navegación internacional. En este sentido, los derechos de los Estados para evitar la contaminación que vulnere sus intereses deben ejercerse en sus aguas territoriales, en tanto que más allá de esos límites su interés en que se cumplan las normas internacionales contra la contaminación no debe ser obstáculo para el ejercicio de la libertad de navegación, ni posibilitar que un Estado aplique medidas restrictivas o represivas a un buque impidiendo su libre tránsito. La extensión ilimitada del derecho de represión de la contaminación más allá de las aguas territoriales afectaría a un gran número de estrechos y canales internacionales que caerían en un régimen de jurisdicciones nacionales en detrimento de la navegación internacional. De restringirse la libertad de navegación del modo anterior, aumentarían las áreas de conflicto y las fuentes de tensión.

69. Los Estados, con objeto de prevenir la contaminación de sus aguas, pueden aplicar múltiples medidas, entre ellas las multas y las medidas preventivas de investigación, pero los Estados deberán respetar el principio de la soberanía del pabellón de los buques, en interés de la comunidad internacional, y no deben detener ningún tripulante de buque extranjero. En caso de que un hecho exija sanciones más severas que las multas, deberán enviarse informes detallados al Estado del pabellón para que éste imponga penas mayores, como la privación de la libertad, y el Estado del barco infractor deberá estar obligado a informar de la sanción al Estado denunciante.

70. La delegación de Cuba considera que las medidas preventivas de investigación no deberán demorar injustificadamente o colocar en peligro al buque, y que los Estados deben respetar el principio de la inmunidad soberana de los buques, conforme al derecho y la práctica internacional.

71. Las medidas de control para prevenir la contaminación de fuentes terrestres, que es la que ocasiona más conflictos, están relacionadas con la soberanía de los Estados; el enfrentamiento por estos conflictos será con los Estados capitalistas desarrollados que no tienen en cuenta los intereses de los demás Estados.

72. La Conferencia está empeñada en la creación de un organismo que regirá las actividades marítimas y que incluirá entre sus funciones la de impedir la contaminación. Esa Autoridad deberá tener la necesaria competencia para conocer y resolver los problemas que puedan surgir entre los Estados, o entre éstos y otros organismos internacionales como la OCMI y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, en aguas jurisdiccionales.

73. El Sr. YTURRIAGA BARBERAN (España) dice que el futuro convenio no debe ser una simple declaración de principios sobre el medio marino, sino contener una serie de artículos generales sobre la preservación de este medio y la lucha contra la contaminación, que puedan ser ulteriormente completados y desarrollados por los organismos internacionales especializados, o por las organizaciones regionales.

74. A juicio de la delegación de España, la Comisión es competente para examinar los textos relativos a la preservación del medio en los distintos espacios marítimos y no puede aceptar la tesis de diferir la solución de problemas básicos, como el de la jurisdicción de los Estados, a otras conferencias.

75. Los artículos de la convención deben inspirarse en cuatro principios: deber de protección del medio marino; deber de cooperación internacional; derecho de autoprotección, y responsabilidad internacional. Los tres primeros principios han quedado suficientemente cubiertos por los textos elaborados por el Grupo de Trabajo sobre contaminación de la Comisión de fondos marinos.

76. Del deber de protección del medio marino — calificado por mi delegación de norma de *ius cogens* — se deriva la obligación de los Estados ribereños de dictar las disposiciones adecuadas para prevenir y eliminar la contaminación masiva, cualquiera que sea su fuente, y de sancionar los actos que violen dichas disposiciones. Del deber de cooperación internacional se deriva la necesidad de intercambio de informaciones y conocimientos científicos y de prestación de asistencia a los Estados interesados.

77. Según el apartado 17 de los Principios generales para la evaluación y el control de la contaminación de los mares, elaborados por el Grupo de Trabajo Intergubernamental sobre Contaminación de los Mares, en Ottawa en 1971³, el Estado ribereño tiene la responsabilidad de proteger el medio ambiente en las zonas adyacentes a su mar territorial, pero, por falta de tiempo, no pudo examinar en la reunión los derechos que en contrapartida le corresponden: en especial, el derecho de autoprotección frente a los riesgos de la contaminación. La principal secuela de esto es el derecho de los Estados a establecer más allá de su mar territorial una zona para protección del medio marino sobre la que ejercen una jurisdicción funcional. De aquí el apoyo de mi delegación al documento A/AC.138/SC.III/L.56. El principio de la responsabilidad internacional cubre tanto la prevención del riesgo como la fijación de una adecuada compensación en caso de producirse un daño. El orador se declara decidido partidario de la adopción internacional de las normas relativas a la preservación del medio marino, si bien estima que estas normas no han de ser exclusivamente internacionales y que hay que reconocer ciertos poderes residuales al Estado ribereño. Recuerda que en la reunión de Ottawa su delegación presentó un texto en el sentido de adoptar y aplicar medidas adecuadas contra la contaminación, de conformidad con las normas internacionalmente acordadas, en ausencia de las cuales los Estados podrían establecer medidas con un criterio razonable y no discriminatorio. A este respecto, la delegación de Canadá sugirió un texto que, a juicio de la delegación de España, es muy adecuado.

78. En lo que respecta a la aplicación de las normas, el orador concuerda plenamente con la opinión de la delegación de la República Unida de Tanzania en el sentido de que las normas internacionales deben ir acompañadas de la posibilidad de sanción en caso de violación. El orador no comprende la oposición de algunas delegaciones que, aunque admitan la necesidad de normas internacionales, se oponen a su aplicación por parte del Estado ribereño.

79. La delegación de España objeta a lo que se ha denominado "jurisdicción del Estado del puerto" porque dicho Estado no puede ejercer jurisdicción universal sobre actos realizados a miles de kilómetros de distancia, con los que no tiene vinculación alguna de índole personal o territorial.

80. El orador sostiene que las normas acordadas internacionalmente han de cubrir todas las fuentes de contaminación. En lo que se refiere a la contaminación procedente de buques, ya se ha realizado un trabajo excelente, en especial por la OCMI.

81. En lo que se refiere a la contaminación procedente de la explotación de los fondos marinos, el orador cree que debe distinguirse entre la que se produzca en los fondos marinos fuera de la jurisdicción nacional, de la que se ocupa también primordialmente la Primera Comisión, y la producida dentro de dicha jurisdicción. En ambos casos es imprescindible la adopción de normas internacionales.

82. En lo que respecta a la contaminación procedente de tierra, la delegación española comprende las inquietudes de algunos países en desarrollo cuya industrialización lleva

³ 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), anexo III.

aparejada inevitablemente un cierto grado de contaminación. En este caso parece más indicado recurrir a soluciones regionales, como se ha hecho en los Convenios de París y de Helsinki de 1974.

83. Finalmente, y en materia de competencia, es esencial coordinar las actividades de los múltiples organismos internacionales y regionales que se ocupan de la protección del medio, y, a este respecto, la delegación española apoya el principio 25 de la Declaración de Estocolmo. El orador cree que el organismo más adecuado para realizar esa labor coordinadora es el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

84. El Sr. ALTAIF (República Árabe Libia) dice que su país, que tiene una costa de más de 2.000 kilómetros de longitud, se enfrenta al problema de la contaminación marítima muy seriamente, en especial porque está proyectando utilizar el agua de mar para el consumo y la agricultura, con objeto de compensar su escasez de agua dulce.

85. La cooperación entre los Estados es necesaria para prevenir la contaminación marina, y se requiere una legislación nacional que dé a los Estados el derecho de intervenir para prevenir la contaminación.

86. Habrán de establecerse puntos de verificación para comprobar que los buques respetan las reglamentaciones internacionales relativas a la contaminación. Tendrán que celebrarse conferencias regionales para alcanzar un acuerdo sobre el problema. Además, todos los Estados deben tratar de hacer lo posible para financiar la construcción de tanques destinados a recibir el desecho de los buques. Marsá al Burayqah, puerto petrolero de Libia, ya está equipado con dichos tanques, y otros puertos petroleros y comerciales libios los están construyendo.

87. Libia ha suscrito varios convenios importantes contra la contaminación y ha promulgado leyes nacionales de conformidad con los mismos. También ha organizado cursos de capacitación científica sobre todos los problemas de la contaminación. La delegación de Libia se encuentra así preparada en todos los aspectos para cooperar con el objeto de alcanzar el éxito en la lucha contra la contaminación.

88. El Sr. KAKODKAR (India) dice que el mandato de la Comisión es de importancia decisiva, puesto que gran parte del medio ambiente humano se relaciona con el mar. La India tiene costas extensas y gran parte de la navegación internacional para el transporte de petróleo y otros contaminantes pasa cerca de sus costas. La flota mercante de la India crece constantemente. En consecuencia, la India considera el problema de la prevención y la lucha contra la contaminación marina no sólo como Estado ribereño sino también como Estado marítimo en constante crecimiento. Esos dos aspectos del problema deben reconciliarse y las propuestas de la India tratarán de armonizarlas.

89. La delegación de la India cree que el problema de la contaminación marina debe encararse con referencia a su fuente y a nivel regional, especialmente en las regiones vulnerables, aunque no debe subestimarse la importancia de los aspectos mundiales.

90. Respecto de la contaminación procedente de la tierra, así como de la prevención y la lucha contra la contaminación marina en la zona de control de la contaminación superpuesta a la zona económica de un Estado ribereño, las normas deben ser nacionales y tener en cuenta las normas internacionales sobre la materia, e incorporarlas en lo posible, a fin de fomentar la uniformidad. A ese respecto, el orador sugiere que las organizaciones internacionales elaboren dos conjuntos de normas: primero, normas vinculativas que sean aplicables en cualquier Estado que las acepte, y segundo, prácticas recomendadas de valor persuasivo, con la debida atención a la carga económica para los países en desarrollo y a los proble-

mas de las zonas o regiones en situación delicada. Con respecto a la contaminación que procede de los buques, incluido el vertimiento o la descarga de aguas servidas, desechos o contaminantes, debe darse competencia a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental para que establezca normas y prácticas recomendadas siguiendo el modelo de la Organización de Aviación Civil Internacional. Podría también formular normas y prácticas recomendadas respecto de la contaminación que proceda de las aeronaves. La cuestión de las normas de ejecución guarda estrecha relación con el concepto de la zona de control de la contaminación, que apoya la delegación india. Los límites de la zona deben coincidir con los de la zona económica del Estado ribereño. Dentro de la zona, el Estado ribereño debe tener exclusiva competencia para hacer cumplir las normas, nacionales o internacionales, y detener un buque en tránsito, investigar la transgresión y adoptar las medidas de ejecución adecuadas. En la zona internacional, fuera de la zona económica o zona de control de la contaminación, la aplicación de las normas podría quedar librada al Estado del pabellón, con sujeción a las facultades de supervisión, dirección y fiscalización de la Autoridad internacional de los fondos marinos que se conviniere en la Conferencia.

91. Además, un Estado que hace frente al peligro o a la existencia de la contaminación marina y un Estado situado en zonas regionales vulnerables en que la contaminación ha asumido proporciones críticas deben estar en condiciones, individualmente o en forma colectiva con otros Estados de la región, de tomar las medidas adecuadas para su propia protección contra descargas o vertimientos intencionales, así como contra las descargas accidentales por colisión, encalladuras o incendio, por ejemplo. Con respecto a la contaminación que proceda desde tierra o desde los buques, el Estado interesado o el Estado del pabellón, según sea el caso, si bien goza de competencia completa en cuanto a la formulación de normas y a su cumplimiento después de considerar las normas aplicables o las prácticas recomendadas, debe tener la obligación de adoptar las medidas adecuadas para combatir la contaminación procedente de esas fuentes. El deber de esos Estados y el de otras entidades interesadas en la contaminación marina ha de ir acompañado de un concepto adecuado de las responsabilidades y obligaciones internacionales, a fin de asegurar que esos Estados y esas entidades adopten las medidas apropiadas para prevenir y controlar la contaminación marina.

92. En lo que atañe a los aspectos que son de importancia para los países en desarrollo, la delegación de la India considera que las normas y otros reglamentos internacionales no deben imponer cargas económicas a los países que difícilmente puedan soportarlas. Tampoco deben imponerse los gastos relacionados con el medio ambiente sin su consentimiento. Además, las organizaciones internacionales interesadas les deben ofrecer la asistencia financiera y técnica y la formación adecuadas, así como los equipos e instalaciones necesarios, para que hagan frente al problema de la prevención y lucha contra la contaminación marina mediante programas de cooperación internacional. Debe mantenerse plenamente informados a todos los Estados acerca de los resultados de la vigilancia, la recolección de datos y toda otra información, así como del peligro probable o de la existencia real de la contaminación en las zonas o regiones marinas adyacentes a esos Estados.

93. Se ha hecho una labor preparatoria muy útil en el Grupo de Trabajo No. 2 de la Subcomisión III de la Comisión de fondos marinos. La Tercera Comisión debe tener presentes las fórmulas posibles preparadas por ese Grupo de Trabajo, así como toda otra propuesta nueva presentada en el actual período de sesiones. Tal vez la Comisión quiera examinar también a ese respecto los temas siguientes: primero, el derecho de los Estados a explotar sus recursos en cumplimiento

de su política ambiental; segundo, la jurisdicción del Estado ribereño en las zonas de control de la contaminación, y el derecho de adoptar medidas para su propia protección; tercero, el mecanismo internacional para la preservación del medio marino, y la coordinación de las actividades de las organizaciones que tengan competencia en esa esfera; cuarto, la promoción de acuerdos regionales.

94. La delegación de la India confía en que, habida cuenta de la importancia de esas cuestiones, la Comisión consienta en agregarlas a la lista de temas ya sugeridos por el Presidente.

95. El PRESIDENTE dice que los temas adicionales propuestos por el representante de la India serán examinados durante las sesiones oficiosas de la Comisión.

96. El Sr. LADJIMI (Túnez) dice que su país tiene especial interés en la preservación del medio marino por el intenso comercio marítimo y las actividades petroleras frente a las costas en el Mar Mediterráneo; incluso se corre el grave riesgo de que a breve plazo ese Mar se transforme en un mar biológicamente muerto. La industria turística y las pesquerías de Túnez necesitan protección. Existe un riesgo permanente de contaminación al que ningún país es inmune, y ello se debe a que se ha adoptado un criterio erróneo para resolver el problema. Deben adoptarse medidas estrictas y es justo que los que contaminan, paguen. Las normas internacionales no son suficientes para proteger el medio marino; se requieren también medidas nacionales y regionales, y todas esas medidas deben estar estrechamente coordinadas.

97. El Estado ribereño debe proteger su zona económica exclusiva y, en consecuencia, asumir plena competencia respecto de ella.

98. En lo que toca a la contaminación procedente de los buques, las autoridades nacionales deben establecer determinadas normas, incluido el suministro de equipos especiales y el proceso de transformación de residuos de petróleo.

99. El orador conviene con la delegación del Canadá en que debe autorizarse a los Estados a aplicar las disposiciones de convenciones internacionales a los buques que estén en sus puertos, cualquiera sea la zona en que la transgresión se produzca. Ello requiere una redistribución de jurisdicciones entre los Estados ribereños y los distintos órganos internacionales y regionales que se ocupan de la protección del medio marino y, sobre todo, respecto a las reglas y normas que la Comisión pueda elaborar.

100. El Sr. BUSTERUD (Estados Unidos de América) dice que en el mundo existe una conciencia cada vez mayor de los peligros de la contaminación del mar. Los Estados deben organizarse internacionalmente para impedir un mayor deterioro del medio marino. Aún persisten algunas dificultades organizacionales, pero es evidente que no hay diferencias acerca del objetivo que debe lograrse.

101. La delegación estadounidense ha escuchado con gran interés el valioso resumen que se ha hecho de las posiciones nacionales, y le ha impresionado el espíritu de conciliación demostrado, que es un buen augurio para el éxito de la labor de la Comisión.

102. Habida cuenta de que le quedan a la Comisión tan pocos días laborables, la delegación de los Estados Unidos ha decidido aplazar sus observaciones sustantivas para las sesiones oficiosas sobre la materia.

103. La posición de la delegación estadounidense ya se ha expuesto claramente en la Comisión de fondos marinos, cuyo informe (A/9021) desea señalar el orador a la atención de la Comisión.

104. El representante de los Estados Unidos confía en que pronto se iniciará el examen de los temas restantes que tiene ante sí la Comisión, comenzando por los proyectos de artículo

relativos al cumplimiento y la labor que dejó inconclusa la Comisión de fondos marinos. La Tercera Comisión podría entonces volver a la lectura de todos los artículos, que en ese momento podrían examinarse en detalle. A juicio del orador, esa sería la manera más eficaz de proceder.

105. El Sr. BUHL (Dinamarca), hablando en nombre de los siete Estados partes en el Convenio de Helsinki propone que, para información de la Comisión, el preámbulo, los 29 artículos, los anexos I a III y los títulos de los anexos IV a VI de la Convención, junto con una resolución aprobada por los signatarios, se distribuya como documento de la Comisión en el idioma original, inglés, y más tarde tal vez en su traducción oficial al ruso.

106. El PRESIDENTE dice que considerará que la Comisión acepta la sugerencia.

Así queda acordado.

107. En respuesta a una pregunta del Sr. YTURRIAGA BARBERAN (España), el PRESIDENTE dice que traducir esas partes del Convenio de Helsinki, cuya distribución se ha propuesto, a todos los idiomas de la Conferencia, sería una labor larga y costosa. Por consiguiente, sugiere que la Comisión renuncie a su derecho a esas traducciones.

Así queda acordado.

108. El PRESIDENTE anuncia que la Comisión ha concluido su debate sobre el tema 12, que se ha desarrollado en una atmósfera de recíproca conciliación. Del debate han surgido propuestas constructivas y, aunque ha variado la importancia dada a las prioridades, se pueden observar algunas tendencias generales principales.

109. Evidentemente, todos los Estados están seriamente preocupados por el peligro creciente de la contaminación marina y el deterioro del medio marino, y por la necesidad urgente de medidas eficaces y coordinadas. Además, se ha señalado que el alcance y la extensión de los derechos y obligaciones del Estado ribereño y del Estado del pabellón respecto del control de la contaminación marina son cuestiones de importancia fundamental. Se ha hecho referencia a las obligaciones generales y especiales de los Estados y a la necesidad de un equilibrio adecuado entre las jurisdicciones del Estado ribereño y del Estado del pabellón en el control de la contaminación marina.

110. En general, se ha subrayado la interrelación entre las medidas nacionales, regionales y mundiales, encaminadas a impedir o disminuir la contaminación marina, y se ha hecho referencia especial a acuerdos regionales tales como los previstos en el Convenio de Helsinki, que ha sido mencionado como un posible modelo. Los reglamentos o las normas nacionales e internacionales han de tratarse en forma adecuada.

111. Se ha destacado grandemente la necesidad de medidas de evaluación, de control operacional y de ejecución respecto de las fuentes principales de contaminación, a saber, la contaminación procedente de tierra, la contaminación que deriva de la explotación de los fondos marinos, la contaminación procedente de los buques y la contaminación que resulta del vertimiento. Se ha hecho especial referencia a contaminantes sumamente peligrosos tales como las sustancias radiactivas.

112. Se ha señalado que la responsabilidad y las obligaciones de los Estados, especialmente de los Estados del pabellón, respecto de la contaminación procedente de los buques deben examinarse especialmente.

113. Algunas delegaciones han subrayado la necesidad de utilizar en mayor medida las instituciones internacionales existentes que se interesen en la preservación del medio marino, así como la necesidad de una mayor coordinación entre ellas.

114. Muchas delegaciones han destacado la importancia del desarrollo progresivo y de la codificación del derecho internacional, con especial referencia a la necesidad de una convención "global".

115. Sin embargo, quedan pendientes algunos problemas y los pareceres divergentes deben reconciliarse en las próximas deliberaciones de la Comisión. El objetivo principal es entrar en negociaciones significativas, especialmente durante las próximas sesiones oficiosas, y utilizar plenamente la labor

preparatoria ya realizada. Ahora, la Comisión debe elaborar proyectos de artículos, basándose en los textos existentes y en nuevas propuestas, para disminuir el número de variantes posibles y reducir las dificultades pendientes. A ese respecto, el Presidente informa a la Comisión de que la Secretaría ha completado los cuadros de propuestas relativas a los temas que figuran en el programa de la Comisión.

Se levanta la sesión a las 18.15 horas.