

# DEBATE SOBRE LAS RIQUEZAS DEL MAR

Por

Eduardo SCHIJMAN

Con los auspicios de Naciones Unidas se han reunido ciento cincuenta países a continuar deliberando —y ojalá llegar a acuerdos— sobre la legislación para administrar la extracción de las riquezas del fondo marino; de igual modo sobre transporte marítimo, pesca, contaminación ambiental y materias aliadas. Después de alrededor de un cuarto de siglo de conversaciones informales sobre estos temas, además de dos masivas reuniones oficiales en años anteriores, hay esperanza de que la actual pueda producir resultados concretos en medio de las complicadas circunstancias en que se inician las conversaciones. Por una diversidad de intereses, países y bloques de países se encuentran en posiciones conflictivas. Las grandes potencias contra las naciones en desarrollo; los Estados costeros versus los mediterráneos, y para remate, compañías particulares contra países grandes y chicos.

La divergencia de intereses es formidable, pero lo que hay en juego también es de proporciones de igual magnitud, con vastas riquezas naturales y comercio avaluados en muchos billones de dólares. En estos momentos el comercio de transporte marítimo está por encima de los cuarenta billones de dólares anuales y los expertos estiman que en unos cuatro años más podría subir a cincuenta y uno. La extracción de petróleo del mar debe duplicarse y llegar a ser para 1980 de unos ochenta y tres billones de dólares. El valor estimativo para la pesca en la actualidad es de unos diez billones, para subir a quince en igual fecha.

No hay cifras en cuanto a lo que hoy significa la extracción de minerales de la plataforma marina. Los trabajos han sido eminentemente exploratorio y experimentales. Naciones Unidas estima que para el año 1985 podría haber una extracción anual de unos quince millones de toneladas de minerales, incluyendo por lo menos un millón de manganeso, como unas doscientas mil cada una de cobre y níquel. Hay en estos momentos compañías privadas de países como Estados Unidos, Inglaterra, Alemania, Francia y Japón que tienen la capacidad tecnológica y están haciendo trabajos exploratorios conducentes a establecer técnicas para explotar las riquezas minerales de la plataforma del mar. Pero son menos de diez empresas las que están en funciones activas, pues la tecnología es nueva, complicada y enormemente costosa. Por otra parte, hay una especie de compás de espera en el sector privado internacional hasta ver qué legislación podría poner en efecto Naciones Unidas y así actuar dentro de dicho contexto.

Los acuerdos preliminares a que se ha llegado hasta ahora establecen una autoridad internacional sobre los fondos marinos que administraría estas riquezas que se consideran como patrimonio colectivo de la humanidad. Pero no está claramente fijado cómo va a operar dicha autoridad. Los países en desarrollo, más o menos agrupados en el llamado bloque del Tercer Mundo, estiman que ella debería fijar las zonas donde se harían las explotaciones mineras, fijaría los precios y las cantidades a extraerse. Estos controles

no sólo son necesarios para la conservación de las riquezas, sino para proteger el ingreso de muchas naciones que exportan materias primas similares como factor básico de sus economías.

En las otras áreas pertinentes a cuestiones marítimas, como límites de áreas de navegación sin control, explotación pesquera, modalidades de navegación en canales y estrechos, hay situaciones intrincadas y que su consideración legal a cubrirse con tratados no se vislumbra como una tarea fácil ni rápida. En seguida viene el problema de quién vigila y sanciona las violaciones ambientales. Según el proyecto de tratado ello corresponde a los Estados costeros. Pero las naciones que tienen tráfico en base a grandes barcos temen que este mecanismo se pueda prestar a abusos de parte del país costero y causar costosísimas interrupciones en sus servicios. Alemania Occidental y Rusia proponen que estos aspectos caigan bajo la responsabilidad del país

con cuya bandera navega el barco. En Estados Unidos prevalece la preferencia hacia la primera alternativa, puesto que sus leyes sobre contaminación suponen ser mucho más severas que en otras partes.

Como se podrá ver, el campo de deliberaciones al que hoy entra el centenar y medio de naciones cubre una vasta y complicada gama de materias que, a través de la historia, han sido de por sí difíciles y controvertidas. De ahí que el progreso en materializar e implementar orgánicamente acuerdos definitivos sólo se hará factible en la medida que las naciones, grandes y pequeñas, reconozcan que ha llegado el momento de contemporizar para poder seguir adelante de una manera internacionalmente institucional y que el riesgo de una acción unilateral, ya sea de uno o más países, como de una o más compañías particulares, se hace también cada vez más real, por las nuevas presiones económicas existentes.

De "El Mercurio", de Santiago.

