

estado de origen en las reservas de salmón anadromo.

Creo que esto es un elemento importante por cuanto hemos estado luchando, por decir así, contra corriente al tratar de defender los intereses de este pescado, la especie anadroma, y por consiguiente, consideramos muy importante para Canadá el hecho de que se haya incorporado en este texto.

Ambiente marino

En la opinión de Canadá, la idea de zona económica debería también comprender la jurisdicción del estado ribereño a efectos de conservación del ambiente marino. Por desgracia, el texto de negociación no concede claramente a los estados costeros el derecho de establecer normas nacionales en la zona económica sino tan solo dentro de las aguas territoriales en lo que se refiere a operaciones y vertido desde buques. En lo que se refiere a la observancia de los reglamentos para evitar la contaminación desde buques, el texto de negociación no concede al estado costero y al estado en que está abandonado el buque un papel tan preponderante como el que habríamos deseado. Sin embargo, en lo que se refiere al derecho de determinar las normas de construcción, pilotaje y equipo de los buques que circulan por las aguas del Artico, los términos del texto de negociación dejan bien claro que el ejercicio de tales derechos no va en contra del proyecto de convenio y que en tales zonas no existen restricciones sobre la competencia de reglamentación.

Este constituye, en mi opinión, un elemento importante desde el punto de vista canadiense.

Paso de tránsito internacional

El texto ha adoptado la idea básica de paso de tránsito, por el que abogan las principales potencias marítimas, como el régimen que debe aplicarse a la navegación por estrechos internacionales. Canadá habría preferido que el paso por dichos estrechos estuviese sometido

a controles más estrictos por parte de los estados costeros afectados. Sin embargo, las disposiciones se refieren solamente a los estrechos utilizados en la navegación internacional, excluyéndose aquellos que quedan dentro de las aguas interiores del estado. Dado que el Paso canadiense del Noroeste no se utiliza para la navegación internacional y que Canadá considera las aguas del Artico como aguas interiores, el régimen de tránsito no se aplica al Artico, por lo que podremos seguir estableciendo reglamentos para el control de la contaminación en esta zona y velando por su observancia.

Plataforma continental y participación en los ingresos

La postura canadiense, defendida desde hace tiempo, del ejercicio de derechos soberanos sobre la plataforma continental dentro y fuera de las 200 millas, queda perfectamente reflejada en el texto de negociación. Al mismo tiempo, somos conscientes de la necesidad de llegar a acuerdos equitativos con los países continentales sin litoral y con aquellos que no tienen plataforma continental.

Por consiguiente, estamos dispuestos a estudiar antes y durante el próximo período de sesiones de la conferencia la posibilidad de hacer contribuciones financieras de los ingresos dimanados de los recursos de la plataforma continental que rebasa las 200 millas.

Esta idea quedó también reflejada en el texto de negociación. Naturalmente, esto tiene relación con la idea de participación en los ingresos, suscitada en la conferencia y a cuyo respecto la delegación canadiense recibió autorización del Gobierno para estudiar y analizar la cuestión de las contribuciones financieras.

Más negociaciones en el próximo período de sesiones

Naturalmente, existen otros muchos temas importantes tratados en más de 300 proyectos de artículos del texto de