

NACIONES UNIDAS

ASAMBLEA  
GENERAL



PROVISIONAL\*

Distr.  
GENERAL

A/AC.138/SC.II/SR.73  
22 de agosto de 1973

ESPAÑOL  
Original: INGLÉS



COMISION SOBRE LA UTILIZACION CON FINES PACIFICOS DE LOS FONDOS MARINOS  
Y OCEANICOS FUERA DE LOS LIMITES DE LA JURISDICCION NACIONAL

SUBCOMISION II

ACTA RESUMIDA PROVISIONAL DE LA 73ª SESION\*

celebrada en el Palacio de las Naciones, Ginebra,  
el lunes 13 de agosto de 1973, a las 8.30 horas

<u>Presidente:</u>	Sr. KAZEMI	Irán
<u>Relator:</u>	Sr. ABDEL-HAMID	Egipto

SUMARIO:

Examen de las cuestiones remitidas a la Subcomisión por la Comisión de conformidad con el "Acuerdo alcanzado sobre la organización de los trabajos" a cuyo texto dio lectura el Presidente en la 45ª sesión de la Comisión celebrada el 12 de marzo de 1971 (continuación)

N.B. Se ruega a los participantes que deseen presentar correcciones a esta acta resumida provisional, se sirvan remitirlas por escrito, de preferencia en un ejemplar del acta, a la Sección de Edición de los Documentos Oficiales, despacho E.4121, Palacio de las Naciones, Ginebra, dentro de un plazo de tres días laborables a partir de la fecha en que hayan recibido el acta provisional en su idioma de trabajo.

\* La presente acta resumida provisional, junto con las correcciones, que se publicarán en un solo documento después del período de sesiones, constituirá el acta definitiva de la sesión.

EXAMEN DE LAS CUESTIONES REMITIDAS A LA SUBCOMISION POR LA COMISION DE CONFORMIDAD CON EL "ACUERDO ALCANZADO SOBRE LA ORGANIZACION DE LOS TRABAJOS" A CUYO TEXTO DIO LECTURA EL PRESIDENTE EN LA 45ª SESION DE LA COMISION, CELEBRADA EL 12 DE MARZO DE 1971 (continuación) (A/AC.138/SC.II/L.21 a 53)

El Sr. OLSKOWKA (Polonia), refiriéndose al problema de los estrechos utilizados para la navegación internacional, dice que cuando esos estrechos tienen una anchura superior a 24 millas no es necesario ningún régimen especial, ya que en la alta mar, fuera de los límites de los mares territoriales de los Estados ribereños, todos los buques en tránsito tienen libertad de navegación. Sin embargo, cuando la anchura de esos estrechos es de 24 millas o inferior, es evidentemente necesario un régimen especial. Tal régimen existe ya en las normas consuetudinarias del derecho internacional, puesto que el régimen de paso por los estrechos internacionales es diferente del derecho de paso inocente a través de las aguas territoriales. En numerosas propuestas se ha reconocido esa diferencia, expresa o implícitamente. En general, los proyectos de artículos que se refieren al régimen del mar territorial afirman que no puede suspenderse el derecho de paso inocente a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional e indican así que la jurisdicción del Estado ribereño ha de ser más restringida en ese tipo de estrechos que en otras partes del mar territorial. El régimen de los estrechos, y especialmente la cuestión del paso sin impedimento alguno por ellos, debe considerarse pues en relación con el tema 4 de la lista -estrechos utilizados para la navegación internacional- y no con el tema 2.4 -paso inocente en el mar territorial. En el caso de los estrechos situados dentro de los límites del mar territorial, han de establecerse también condiciones concretas para el sobrevuelo por aeronaves.

El concepto de libre paso a través de los estrechos internacionales es de especial importancia para Polonia debido a su situación geográfica. Por supuesto deben protegerse los derechos e intereses legítimos de los Estados ribereños, pero esos Estados tienen también obligaciones. Por ejemplo, debe exigírseles que publiquen información sobre cualesquiera obstáculos o riesgos para la navegación que lleguen a su conocimiento. En algunos casos, el derecho de libre paso perdería todo significado si se permitiera al Estado ribereño construir en los estrechos ciertas instalaciones, por ejemplo cables submarinos o aéreos y tuberías demasiados próximos a la superficie, puentes sobre las rutas de navegación o instalaciones para explorar y explotar los recursos de los fondos marinos. El Estado ribereño ha de estar obligado a tener debidamente en cuenta los intereses de la comunidad internacional antes de tomar medidas de ese género. Por ello, Polonia considera que debe incluirse la frase siguiente en las disposiciones

que regulan los estrechos internacionales: "el Estado ribereño no colocará en los estrechos utilizados para la navegación internacional estructuras de ninguna clase que puedan impedir o dificultar el paso de los buques por tales estrechos". Ha presentado una propuesta formal al efecto en el documento A/AC.138/SC.II/L.49.

En lo que se refiere a la cuestión de las zonas de plataforma, las disposiciones básicas de la Convención de Ginebra sobre la Plataforma Continental han demostrado que son viables y, aunque pueden hacerse algunos cambios, Polonia no ve ninguna razón para revisar la condición jurídica de la plataforma continental establecida por esa Convención. No obstante, sus disposiciones respecto a los límites exteriores de la plataforma continental han quedado anticuadas, y es necesario aclarar las que se refieren a la delimitación de las zonas de plataforma entre Estados vecinos, especialmente en casos en que se dan circunstancias geográficas especiales. La única base equitativa y viable para fijar el límite de la jurisdicción del Estado ribereño sobre la plataforma continental es una combinación de los criterios de profundidad y distancia. El límite exterior fijado para la plataforma continental no debe quedar demasiado distante de la costa, con el fin de dejar la mayor zona de espacio marino posible para uso y beneficio de la comunidad internacional. En relación con la delimitación de la plataforma continental entre Estados adyacentes, ha de hallarse una solución equitativa y claramente definida para el problema de las islas. Polonia comparte la opinión de que esos problemas de delimitación deben resolverse mediante acuerdo entre los Estados interesados, conforme a principios de equidad y a la luz de todos los factores y circunstancias pertinentes. No está de acuerdo en que deba aplicarse automáticamente la línea mediana a falta de acuerdo entre los Estados interesados para demarcar la zona de los fondos marinos pertenecientes a una isla próxima a otro Estado. La mera posibilidad de aplicación automática de la línea mediana comprometerá seriamente toda negociación, ya que los partidarios de la delimitación por tal método estarán en situación de imponer su voluntad al Estado que desea aplicar otros criterios. La delegación polaca ya se refirió a otros problemas relativos a la delimitación de la zona costera y a las pesquerías en su declaración ante la Comisión el 5 de abril de 1973.

El Sr. GLOVER (Mauricio), al presentar el proyecto de artículos propuesto en el documento A/AC.138/SC.II/L.48, dice que los patrocinadores han elaborado ese proyecto después de considerar atentamente los comentarios de otras delegaciones sobre los principios generales que habían formulado anteriormente en el documento A/AC.138/SC.II/L.15. El reconocimiento general del concepto de Estado archipelágico llenaría una laguna del derecho internacional. El proyecto de artículos de la definición de

Estado archipelágico y enuncia la forma en que tal Estado puede trazar las líneas de base para delimitar su mar territorial, la demarcación y el régimen de las aguas archipelágicas y las condiciones en que ha de ejercerse el derecho de paso inocente por esas aguas. No se ocupa de los archipiélagos en general, sino tan sólo de los que totalmente o en parte constituyen Estados archipelágicos.

El concepto de Estado archipelágico no se propone abarcar los Estados ribereños continentales cuyo territorio incluye islas. La definición no invoca condiciones geomorfológicas, lo que no sería justo para algunos Estados, sino que subraya el criterio de unidad. La introducción de criterios extraños, tales como el tamaño, la longitud del litoral y la población, sólo sería fuente de arbitrariedades y confusión. Las disposiciones relativas a las líneas de base también subrayan el concepto de unidad y establecen garantías para evitar que se vulneren los intereses de otros Estados.

Las disposiciones principales en los artículos III, IV y V procuran conciliar los derechos de los Estados archipelágicos en el ejercicio de la soberanía sobre las aguas archipelágicas con los intereses de la comunidad internacional en conjunto en materia de navegación y comunicaciones. Se estipula el paso inocente de buques extranjeros por las aguas archipelágicas en "corredores marítimos adecuados para el paso seguro y expedito de buques". El Estado ribereño estará obligado a dar la debida publicidad al trazado de tales corredores marítimos, a tomar en consideración las recomendaciones o el dictamen técnico de las organizaciones internacionales competentes en la materia, a abstenerse de cerrar los corredores marítimos ni siquiera por razones de seguridad nacional, y a observar las reglas aplicables de derecho internacional al promulgar la legislación nacional que reglamente el paso por esos corredores marítimos. Los patrocinadores sustentan distintos puntos de vista con respecto a la aplicación práctica del concepto de paso inocente por aguas archipelágicas y por ello han convenido que cada delegación pueda expresar libremente sus opiniones sobre esta cuestión y, en caso necesario, sugerir las adiciones apropiadas al artículo V con objeto de aclarar el punto. Mauricio no se ha formado una opinión firme sobre el asunto y está dispuesto a aceptar cualquier disposición emanada de la Conferencia con respecto al paso inocente por el mar territorial. No obstante, habrá que ponerse de acuerdo sobre la forma del paso que debe concederse por las aguas archipelágicas como requisito previo para la aceptación internacional del concepto formulado en el proyecto de artículos. El concepto archipelágico tiene importantes repercusiones económicas y sociales y ha de aceptarse como una realidad. En el proyecto de artículos no hay ninguna disposición que permita a países como Australia, los Estados Unidos o el Reino Unido explotar

ese concepto en beneficio propio. El único propósito del proyecto de artículos es garantizar que un Estado compuesto total o principalmente de archipiélagos sepa lo que otros están haciendo en sus aguas. Se trata de una propuesta razonable, que daría a los Estados archipelágicos garantías apropiadas y no ocuparía tanto espacio oceánico como la solución de las 200 millas que suscribe Malta.

El Sr. NANDAN (Fiji) dice que el proyecto de artículos contenido en el documento A/AC.138/SC.II/L.48, patrocinado por Fiji, proporciona una base para considerar el problema de los archipiélagos y es de esperar que finalmente quede incorporado a la convención que se espera apruebe la Conferencia sobre el Derecho del Mar. El proyecto refleja la interpretación que hacen los patrocinadores de los principios archipelágicos que anteriormente habían propuesto y ha de contribuir a disipar las dudas que se han expuesto acerca de los posibles efectos de su puesta en práctica. Muchas de las disposiciones relativas al establecimiento de las líneas de base archipelágicas son adaptaciones directas de disposiciones similares de la Convención de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua. Para conciliar las opiniones divergentes sobre la cuestión de los archipiélagos y permitir que la Comisión encuentre una solución equitativa y eficaz, los patrocinadores abordan la cuestión de un nuevo modo, independiente de los conceptos existentes de aguas interiores y aguas territoriales. El nuevo concepto de aguas archipelágicas ofrece la posibilidad de servir los intereses de los Estados archipelágicos sin afectar de modo desproporcionado a los intereses de otros Estados o de la comunidad internacional en su conjunto.

Las aguas archipelágicas quedarían sometidas en todos los aspectos a la soberanía del Estado archipelágico al que pertenezcan, pero también estarían sujetas a un régimen especial respecto al paso de naves extranjeras. El artículo IV del proyecto reafirma el derecho de paso inocente de los buques extranjeros por las aguas archipelágicas. Ese derecho sólo queda limitado por las disposiciones del artículo V, que permite al Estado archipelágico restringirlo a corredores marítimos adecuados para el paso seguro y expedito de los buques por esas aguas. El término "paso inocente" no se define en el proyecto de artículos, puesto que ya se ha aclarado su concepto en relación con el mar territorial. El paso inocente por los corredores archipelágicos ha de tener el mismo significado que en el caso del mar territorial; de otro modo habría confusión. Ningún país debe temer que el proyecto de artículos no garantice suficientemente el derecho de paso inocente por las aguas archipelágicas, o deje de prever adecuadamente los problemas peculiares de seguridad de los Estados archipelágicos. La disposición que reserva a los Estados archipelágicos el derecho de fijar y reemplazar por otros

Los corredores marítimos a través de las aguas archipelágicas es una salvaguardia esencial para preservar la paz, el buen orden y la seguridad del Estado archipelágico. Sin embargo, se exige a ese Estado que dé la debida publicidad a esas medidas. Los sistemas de separación del tráfico y otras normas que regulen la navegación por los corredores marítimos han de basarse en criterios determinados y ser objeto también de la debida publicidad. En vista de la inmunidad de que disfrutaban los buques del Estado, podrá exigirse a los buques de guerra que dejen de observar tales normas que salgan de las aguas archipelágicas por una ruta fijada por el Estado archipelágico, el cual podrá prohibir el paso por sus aguas archipelágicas a los infractores reincidentes. En ningún otro caso podrá el Estado archipelágico suspender el derecho de paso inocente de buques extranjeros por sus corredores marítimos. No obstante, en casos de suma urgencia nacional, un Estado archipelágico podrá cerrar un corredor marítimo previa la debida notificación y reemplazarlo con otra ruta para las naves extranjeras.

El Gobierno de Fiji examinará cuidadosamente la propuesta turca para un estudio de las islas, que figura en el documento A/AC.138/SC.II/L.50. Sin embargo, duda de que un estudio tan extenso, que tendría importantes repercusiones para los Estados insulares, sea deseable o factible dado el poco tiempo de que dispone la Comisión, habida cuenta especialmente del carácter político de las cuestiones en juego. Se plantea también el problema de qué órgano sería competente para realizarlo. Fiji no podrá aceptar ninguna excepción al régimen existente aplicable a las islas oceánicas y le será difícil apoyar la propuesta turca.

El Sr. MIRCEA (Rumania), después de anunciar que su delegación se adhiere a la lista de patrocinadores del documento A/AC.138/SC.II/L.43, observa que gran número de las propuestas presentadas a la Subcomisión se basan en la idea de que los Estados ribereños han de tener derechos económicos más amplios en las zonas adyacentes a sus costas. A juicio de la delegación rumana, es necesario elaborar, con la participación de todos los Estados, un régimen universalmente aceptable para los mares y océanos que tenga en cuenta las realidades de la vida internacional y la evolución actual y tome ante todo en consideración las necesidades y los intereses de los países en desarrollo. Como representante de un país socialista en desarrollo, la delegación rumana ve con agrado el hecho de que, en muchos puntos, los patrocinadores de las distintas propuestas han dejado abierta la cuestión de la preservación y explotación de los recursos vivos situados en esas zonas económicas. Tal flexibilidad es uno de los medios que permitirán alcanzar soluciones aceptables para todos. Sin embargo,

la solución del problema de las zonas económicas no ha de impedir un acuerdo sobre los mejores medios de utilizar el potencial biológico de los mares. El futuro derecho del mar ha de basarse en la necesidad de una mayor cooperación entre los miembros de la comunidad internacional, en un espíritu de comprensión mutua de sus necesidades respectivas.

Para ser realistas, las nuevas disposiciones sobre los recursos vivos del mar deben basarse, en primer lugar, en la necesidad de garantizar una distribución equitativa de tales recursos entre los países en desarrollo ribereños de los océanos, y en segundo lugar, en la necesidad de tener en cuenta las exigencias de otros Estados, en particular los Estados sin litoral y los Estados que no poseen recursos vivos en los mares adyacentes a sus costas y que, por su situación económica, necesitan obtener esos recursos en condiciones razonables. Por este motivo, conviene que se consideren conjuntamente la naturaleza y alcance de los derechos de los Estados ribereños y los principios, modalidades y procedimientos de su cooperación con otros miembros de la comunidad internacional.

La delegación de Rumania ha analizado detenidamente las propuestas presentadas a la Subcomisión referentes a la plataforma continental, así como las sugerencias formuladas en el Grupo de Trabajo Plenario. Comparte el punto de vista general de que las disposiciones que han de redactarse deben reflejar los cambios registrados en la situación desde que se adoptó una convención internacional sobre la materia. Muchas delegaciones han insistido con razón en el aspecto de los límites exteriores de la plataforma continental. La delegación rumana estima que los dos criterios especificados en la Convención de 1958 son total o parcialmente inadecuados. Está de acuerdo con otras delegaciones en la posibilidad de cambiar el criterio de la profundidad, ampliado razonablemente, y el criterio de la distancia de 150 a 200 millas, pero no excluye la aceptación del criterio de la distancia únicamente. La cuestión de la delimitación entre Estados adyacentes, particularmente en el caso de países situados frente a mares estrechos, merece mayor atención que la que se le ha prestado hasta ahora. En tales casos es cuando surge con frecuencia la cuestión de las circunstancias especiales.

La decisión de la delegación rumana de patrocinar el documento A/AC.138/SC.II/L.43 se fundamenta en la opinión de que las consideraciones jurídicas han de examinarse conjuntamente con criterios económicos, geográficos, geológicos y otros. Tal criterio parece más realista y más lógico, ya que la Comisión y la venidera Conferencia tendrán que redactar normas aplicables a una diversidad de situaciones especiales, y no disposiciones generales y teóricas que necesiten ser interpretadas, como las de las

Convenciones de 1958. El documento A/AC.138/SC.II/L.43 se basa directamente en la Declaración de la Organización de la Unidad Africana (A/AC.138/89) y en el documento A/AC.138/SC.II/L.40, pero ideas parecidas se encuentran en los proyectos de artículos presentados por China y Malta en los documentos A/AC.138/SC.II/L.34 y A/AC.138/SC.II/L.28.

La disposición de la propuesta de China (A/AC.138/SC.II/L.34) según la cual la anchura y los límites del mar territorial definidos por un Estado ribereño son, en principio, aplicables a las islas que pertenecen a ese Estado, reconoce de modo realista el hecho de que puede haber casos en los que las circunstancias hagan imposible que una isla sea objeto de idéntico régimen al del litoral efectivo de un Estado. La propuesta de Malta (A/AC.138/SC.II/L.28) también prevé la posibilidad de distinguir entre el espacio oceánico perteneciente a las costas y el espacio oceánico perteneciente a las islas; la idea de que los islotes no deben poseer un espacio oceánico propio es realista. Otras delegaciones se han manifestado en favor de un estudio pormenorizado de los problemas de las islas. Sin duda, no puede ignorarse ese aspecto si hay que establecer la base de disposiciones aceptables para todo el mundo. La delegación rumana ha expresado en diversas ocasiones su parecer en la materia y ha subrayado las injusticias que podrían derivarse de tratar a las islas en pie de igualdad con el litoral de un Estado.

A la delegación de Rumania le resulta difícil admitir que las disposiciones adoptadas en 1958 eran entonces normas consuetudinarias, o se han convertido en tales posteriormente. Como ha indicado el representante de Turquía, un análisis de los trabajos preparatorios de la Conferencia de 1958 y de los trabajos de la Conferencia misma muestra que ya entonces surgieron muchos problemas; no es accidental que las disposiciones que fueron finalmente adoptadas se redactaran en términos indirectos o por analogía. Por lo menos en el caso de la plataforma continental, es indiscutible que no se trataba de normas consuetudinarias, por la sencilla razón de que incluso hubo que definir el propio término. Tampoco puede decirse que la disposición correspondiente ha llegado a ser después de la Conferencia una norma consuetudinaria, ya que en muchos casos la plataforma continental no ha sido delimitada y no se sabe la forma en que los Estados piensan aplicar la disposición. Por otra parte, la cuestión del espacio oceánico de las islas está estrechamente relacionada con el concepto de circunstancias especiales y, en opinión de varias delegaciones, el contenido y las repercusiones de ese concepto precisan una aclaración.

La delegación rumana ha presentado un nuevo documento (A/AC.138/SC.II/L.53) sobre el caso de pequeñas islas deshabitadas, sin vida económica, situadas en la plataforma continental. En ese documento, aun admitiendo la posibilidad de que una isla tenga aguas propias, se desea puntualizar que la existencia de islas, en particular de pequeñas islas deshabitadas y sin vida económica en las proximidades de otro Estado, no afecta a la delimitación de la plataforma continental ni del mar territorial entre los Estados adyacentes interesados. Una opinión similar ha inspirado decisiones judiciales internacionales y obras de tratadistas de derecho internacional. Por ejemplo, en el párrafo 57 de su fallo sobre el asunto de la plataforma continental del Mar del Norte, la Corte Internacional de Justicia estimó que debía ignorarse la presencia de islotes que podían tener un efecto perturbador sobre la delimitación. El autor norteamericano David Padwa, en un artículo en International Law Quarterly de octubre de 1960, expuso también la idea de que lo lógico era que las pequeñas islas deshabitadas quedaran excluidas del reconocimiento jurídico de la plataforma continental. Aunque la delegación de Rumania simpatiza con algunos de los argumentos expuestos por los que desean mantener sin cambios las disposiciones de las Convenciones de 1958, cree que sería mucho mejor disponer de normas claras. Por último la delegación rumana quiere repetir que no está poniendo en duda el derecho de las islas que constituyen Estados o que forman parte de un Estado archipelágico o de una entidad territorial comparable a un archipiélago a tener sus zonas marítimas respectivas.

El Sr. O'DONOGHUE (Nueva Zelanda) dice que se proponía apoyar la propuesta presentada por Fiji en el documento A/AC.138/SC.II/L.42 y especialmente por la definición de paso inocente, pero que comprende que hay que seguir tratando de redactar un texto que pueda contar con una aceptación más general. En cuanto a la propuesta de Turquía que figura en el documento A/AC.138/SC.II/L.50, Nueva Zelanda no puede apoyar una propuesta tan general sin que se debata más ampliamente el llamado problema de las islas. En la propuesta no se indica la finalidad del estudio que se sugiere ni qué aspectos geomorfológicos y batimétricos de las islas han de estudiarse. Si la propuesta se refiere a una situación concreta, tal como el problema de la delimitación entre Estados cuyas costas se hallan frente a frente, tendrá que formularse de manera mucho más precisa antes de que la Subcomisión pueda estudiarla adecuadamente. En cambio, si el estudio propuesto tiene objetivos más generales, habrá que aclararlos y hacerlos objeto de un debate en el que puedan exponerse todos los puntos de vista. Esta opinión se ha visto reforzada por las observaciones que el representante de Rumania ha hecho sobre las islas.

El Sr. TOSIHANAKA (Madagascar) presenta, en nombre de sus patrocinadores, el proyecto de artículo sobre el régimen de las islas que figura en el documento A/AC.138/SC.II/L.43 y explica que el texto cuenta con el apoyo de todas las delegaciones africanas. En él se refleja la importancia que los patrocinadores atribuyen a la idea del patrimonio común de la humanidad y su preocupación por que se toman en consideración los intereses de todos los Estados en relación con las islas. Los patrocinadores han reconocido la necesidad de definir claramente los espacios marítimos de las islas, con respecto a los cuales no existe una legislación adecuada. En el párrafo 1 se enumeran, aunque no de forma exhaustiva, algunos de los factores que deben tenerse en cuenta. En el párrafo 2 se pone de manifiesto que no se verán afectados por el artículo los Estados isleños y los Estados archipelágicos.

Es de esperar que tanto el proyecto de artículo como el principio de equidad que en él se refleja reciban toda la atención que merecen.

El Sr. DJALAL (Indonesia) dice que el proyecto de artículos sobre los archipiélagos que figura en el documento A/AC.138/SC.II/L.48 constituye un intento de formular, con mayor detalle, los tres principios básicos enunciados en el documento A/AC.138/SC.II/L.15 por las mismas delegaciones. Al redactar el texto, los patrocinadores han tenido muy en cuenta las diferentes opiniones manifestadas por un gran número de delegaciones. Sin embargo, el texto no resuelve debidamente algunas de las cuestiones planteadas --en especial los problemas relacionados con el paso de buques de guerra y submarinos por las aguas archipelágicas, así como el paso de buques nucleares o de buques que transporten armas nucleares u otras sustancias peligrosas-- principalmente porque los Estados archipelágicos, a consecuencia de sus diferentes circunstancias nacionales y geográficas, no han llegado todavía a adoptar una posición común. Para algunos Estados archipelágicos esos problemas no son tan importantes, pero Indonesia, a causa de su situación, importante y muy estratégica, tiene perfecta conciencia de lo que puede significar el paso de buques de guerra y submarinos por sus aguas archipelágicas. Su Gobierno desearía, por tanto, que se le informase de los movimientos de esos barcos. La información no se transmitirá a otras Potencias ni al "enemigo" de los buques de guerra o submarinos de que se trate; se necesita solamente para atender las exigencias de la seguridad a nivel nacional y regional.

En el artículo I los patrocinadores han intentado definir los conceptos de "Estado archipelágico" y "archipiélago". Se define el Estado archipelágico como el constituido total o parcialmente por uno o varios archipiélagos. El artículo no se ocupa de los archipiélagos ribereños para los que existe un régimen especial. La definición se refiere solamente a los países que son Estados archipelágicos en el auténtico sentido de la expresión y para los que se necesita un régimen jurídico especial que incluya disposiciones especiales sobre el peso. Las palabras "estrechamente relacionadas" son muy importantes; no puede considerarse que las islas aisladas en mitad del océano formen un archipiélago con otras islas aisladas. Es necesario además que las islas componentes formen una "entidad geográfica intrínseca"; con ello se excluye, por ejemplo, a la mayoría de las agrupaciones de islas situadas en el Océano Pacífico, por no existir relación geográfica entre ellas. La aplicación del concepto de Estado archipelágico se ve limitada también por el criterio de unidad económica, política e histórica. No se deben considerar Estados archipelágicos las islas que no gocen de esa unidad. Se ha introducido el elemento histórico por ser muy importante para aquellos Estados archipelágicos que desde tiempo inmemorial se consideran a sí mismos como una sola entidad. En resumen, aunque un Estado archipelágico debe constar de uno o varios archipiélagos y un archipiélago debe estar constituido primordialmente por islas, no todas las islas o grupos de islas cumplen los requisitos del archipiélago. Por consiguiente, no todos los Estados insulares pueden considerarse Estados archipelágicos.

En el artículo II se establece el derecho a trazar líneas de base rectas que unan los puntos extremos de las islas y los arrecifes emergentes más exteriores del archipiélago, desde las que se ha de medir la anchura del mar territorial. Su país considera muy importante esta disposición, no sólo porque protege los recursos naturales del archipiélago en beneficio de su pueblo, sino también por otras razones ajenas a esos recursos, tales como el mantenimiento de la estabilidad política, la mejora de las comunicaciones entre las islas y de las relaciones económicas, y la defensa del orden público y la seguridad. Para Indonesia las aguas entre las islas constituyen un factor de unificación más que de separación. Su país ha aprendido, especialmente durante el período de dominación colonial, que sólo mediante el concepto de archipiélago puede defender su unidad como nación. En la última reunión del Congreso Nacional Popular de Indonesia se decidió que los principios aprobados por Indonesia en 1957 en materia de archipiélagos continuaran constituyendo la base de la política nacional del país.

En el artículo II se especifican también las circunstancias en las que se pueden trazar líneas de base rectas, con objeto de evitar todo uso arbitrario de ese método. Al establecer esas condiciones, los patrocinadores se han orientado en primer lugar por la Convención de Ginebra de 1958, en la que se otorga a los archipiélagos ribereños el derecho a trazar líneas de base rectas. Si se da a los archipiélagos costeros el derecho a trazar esas líneas de base en determinadas circunstancias, sería ilógico e injusto negárselo a los Estados archipelágicos.

La disposición, muy razonable, de que el trazado de las líneas de base rectas no se desviará apreciablemente de la configuración general del archipiélago refleja la posición con respecto a los archipiélagos ribereños pertenecientes a un Estado continental. Al establecer el punto desde el que hay que trazar las líneas de base, los patrocinadores se han basado en gran parte en la Convención de 1958, en la que se estudiaron problemas tales como las elevaciones emergentes en bajamar. En el artículo se estipula también que, al trazar las líneas de base, el Estado archipelágico no deberá cortar el mar territorial de otro Estado y que deberá indicar claramente sus líneas de base rectas en cartas a las que se dará la debida publicidad. Con ello se evita, por lo tanto, cualquier malentendido sobre la extensión de las aguas archipelágicas. Así pues, existen varias circunstancias que condicionan el derecho del Estado archipelágico a trazar líneas de base rectas y que reflejan un enfoque equilibrado del problema con el que se intenta impedir que los Estados puedan tomar medidas arbitrarias al mismo tiempo que se protege los intereses básicos de un determinado grupo de Estados.

En el Artículo III se intenta definir el tipo de derecho del Estado archipelágico sobre las aguas archipelágicas. Se consideran aguas archipelágicas, bajo la soberanía del Estado archipelágico, a las situadas dentro de las líneas de base del archipiélago, y esa soberanía se extiende al espacio aéreo situado sobre sus aguas, así como a la columna de agua, a los fondos marinos y a su subsuelo, y a la totalidad de los recursos contenidos en ellos. Los Estados archipelágicos consideran las aguas archipelágicas como parte esencial de su territorio nacional y, en lo que a ellos se refiere, debe entenderse que los mares territoriales abarcan una zona que se extiende más allá de las aguas archipelágicas, y por tanto fuera de las líneas de base rectas del Estado archipelágico. No obstante, al ejercer su soberanía sobre las aguas archipelágicas, los Estados archipelágicos tienen conciencia de la necesidad de que los buques de otros países pasen por parte de ellas. En el Artículo IV se reconoce, por consiguiente el derecho de los buques extranjeros al paso inocente por las aguas archipelágicas.

A menudo se ha planteado el problema de si las aguas situadas dentro de las líneas de base de un Estado archipelágico deben considerarse como aguas interiores o como mar territorial. Los cuatro patrocinadores siguen prácticas diferentes con respecto a ese problema. Indonesia estima que las aguas situadas dentro de las líneas de base son aguas interiores, pero garantiza el paso inocente de los buques extranjeros por los corredores marítimos. Filipinas considera esas aguas como estrictamente interiores, con todas las consecuencias derivadas de ello. Fiji mantiene que las aguas situadas dentro de las líneas de base tienen el carácter de mar territorial, con lo que se garantiza el derecho de paso inocente por ellas. Prácticamente, Mauricio considera también las aguas situadas dentro de las líneas de base como mar territorial. También son diferentes las prácticas de otros estados y las opiniones de los especialistas en la materia.

Para salvar esa dificultad, los patrocinadores han introducido un nuevo concepto, de acuerdo con el cual las aguas situadas dentro de las líneas de base se considerarán "aguas archipelágicas" o "aguas del Estado archipelágico", que tendrán una característica de las aguas interiores -la soberanía sobre las aguas y sus recursos- y otra de los mares territoriales -el reconocimiento de paso inocente por los corredores marítimos. A diferencia del concepto de "aguas interiores", el de "aguas archipelágicas" permite la existencia del paso inocente. A diferencia del concepto de "mar territorial", el concepto de "aguas archipelágicas" admite el paso inocente solamente a lo largo de los corredores marítimos, y no por todas las aguas archipelágicas.

Los Estados archipelágicos no tienen intención de impedir el paso de buques extranjeros en tanto éste sea paso inocente. A los propios Estados archipelágicos les interesa facilitarlos, ya que su desarrollo económico también depende en gran medida de las comunicaciones internacionales. En consecuencia, aunque reconocen la necesidad de que buques de otros países pasen por las aguas archipelágicas, los Estados archipelágicos reconocen también que no todas las aguas archipelágicas son necesarias para la navegación internacional. Esa es la razón de que el proyecto de artículos estipula que todo Estado archipelágico puede fijar corredores marítimos adecuados para el paso seguro y expedito de buques por aguas archipelágicas. Por supuesto, puede que no todos los Estados archipelágicos necesiten fijar esos corredores, ya porque sus aguas no sean indispensables para la navegación internacional, ya porque el establecimiento de corredores marítimos no contribuiría de modo significativo a conservar

su paz, su orden público y su seguridad. Si el Estado archipelágico no establece ningún corredor marítimo, seguirá existiendo el derecho de paso inocente por sus aguas archipelágicas.

El principio del enfoque equilibrado se aplica nuevamente en las disposiciones relativas al establecimiento, a través de las aguas archipelágicas, de corredores marítimos, dentro de los cuales existirá el derecho de paso inocente. En primer lugar, sólo el Estado archipelágico puede fijar los corredores marítimos y reemplazarlos por otros cuando proceda, principalmente por razones de seguridad interior. Puede también establecer esquemas de separación del tráfico dentro de los corredores marítimos, así como elaborar leyes y reglamentos para su propia protección. Todos esos derechos dimanarían de la opinión de que las aguas archipelágicas son parte del territorio soberano del Estado archipelágico.

Por otra parte, el artículo estipula claramente las obligaciones de los Estados archipelágicos respecto del establecimiento de corredores marítimos y de esquemas de separación del tráfico. En primer lugar, aunque un Estado archipelágico puede reemplazar por otros corredores marítimos los fijados en un principio, sólo podrá hacerlo previa la debida publicidad. En segundo lugar, al establecer esquemas de separación del tráfico por los corredores marítimos debe tener en cuenta, entre otras cosas, el asesoramiento técnico de las organizaciones internacionales competentes, los canales utilizados habitualmente para la navegación internacional, las especiales características de los canales de que se trate, y las especiales características de determinados buques y de sus cargamentos. En tercer lugar, si un Estado archipelágico fija corredores marítimos por sus aguas archipelágicas, está obligado a delimitarlos claramente y a señalarlos en cartas a las que deberá darse la debida publicidad. En cuarto lugar -y ésta es la disposición más importante- el proyecto de artículos estipula que no podrá suspenderse el derecho de paso por los corredores marítimos. Si por cualquier razón ha de cerrarse un corredor marítimo concreto, el Estado archipelágico designará otro para reemplazarlo, y únicamente previa la debida publicidad. Dicha disposición constituye la mejor garantía de que se respetará el derecho del paso inocente de los buques extranjeros por las aguas archipelágicas; está especialmente concebido para apaciguar todo temor de que un Estado archipelágico que tenga en su poder un punto clave para la navegación internacional pueda hacer mal uso de él.

El artículo V, al tiempo que establece condiciones que el Estado archipelágico debe respetar al establecer los corredores marítimos y los esquemas de separación del

tráfico, exige también que los buques en tránsito observen las leyes y reglamentos promulgados por el Estado archipelágico. La facultad de hacer cumplir las leyes y reglamentos deberá seguir siendo de la competencia de los Estados archipelágicos. El párrafo 8 se refiere a la inobservancia por los buques de guerra extranjeros de las leyes y reglamentos promulgados por el Estado archipelágico para promover la seguridad de la navegación, la conservación de su medio ambiente, y la protección de su paz, su orden público y su seguridad, sin que se pretenda impedir el paso de esos buques de guerra. Si algún buque de guerra extranjero hace caso omiso de la totalidad o alguna de esas normas, el Estado archipelágico tendrá derecho a exigirle que salga de sus aguas archipelágicas del modo que él indique, y en caso de necesidad tendrá también derecho a no considerar inocente, durante cierto tiempo, el paso de tales buques de guerra. En todo caso, el difícil problema del paso de buques de guerra, submarinos o buques de propulsión o armamento nuclear sólo es de especial interés para unas pocas Potencias; interesa poco o nada a la mayoría de los Estados, en especial a los países en desarrollo, que no poseen normalmente buques de guerra, submarinos o armas nucleares, al menos en cantidad. Sólo ciertas Potencias parecen tener interés en garantizar el paso más libre posible de sus buques de guerra por las aguas archipelágicas, práctica que hace que aumente, en vez de disminuir, la tensión mundial. Por ello, la paz y la seguridad mundiales quedarían mejor protegidas si los Estados pensasen menos en la política de fuerza y más en la política de desarrollo. Además, la esencia misma del libre paso que requieren las grandes Potencias mundiales afecta a la seguridad y a la estabilidad política de un Estado archipelágico como Indonesia. En consecuencia, su delegación se reserva el derecho de presentar, en su momento, proyecto de artículos separados acerca del paso de buques de guerra, incluidos los submarinos y los buques de propulsión o armamento nuclear.

Muchas delegaciones se han referido también a los problemas relacionados con los "estrechos utilizados para la navegación internacional". Uno de los argumentos aducidos en apoyo del nuevo concepto de libertad de tránsito es que, puesto que los "estrechos utilizados para la navegación internacional" son utilizados por tantos buques, el régimen de paso por ellos ha de ser el régimen de libertad de tránsito; de lo contrario, la comunidad internacional resultaría perjudicada. Su delegación no comparte esa opinión porque, cuanto más importante llegue a ser un estrecho para la navegación internacional, más buques pasarán por él y mayor será el riesgo para los Estados ribereños en lo que se refiere a la contaminación, la seguridad y otros peligros.

Otras partes del mar territorial, en las que es aplicable el régimen del paso inocente, no corren los mismos riesgos; sin embargo se reconocen mayores derechos al Estado ribereño en ellas que en los "estrechos utilizados para la navegación internacional". El representante de Marruecos señaló acertadamente que los Estados ribereños situados a orillas de estrechos importantes y frecuentados utilizados para la navegación internacional son también Estados en situación geográfica desventajosa. El argumento de que el paso inocente es perjudicial para la comunidad internacional es un mito, no sólo porque los Estados ribereños interesados son también miembros de la comunidad internacional, sino también porque la historia ha demostrado que el principio de paso inocente resulta muy satisfactorio para conseguir un equilibrio entre los intereses de los Estados cuyos buques utilizan los estrechos y los intereses de los propios Estados ribereños. En consecuencia, su delegación seguirá defendiendo ese principio.

Otro argumento aducido en defensa de la libertad de tránsito es que el principio del paso inocente puede fácilmente estar expuesto a sus pensiones arbitrarias por parte de los Estados ribereños. La Convención de Ginebra de 1958 estipula el principio de la "no suspensión" del paso inocente por los estrechos utilizados para la navegación internacional y reconoce que el régimen de dichos estrechos forma parte integrante del régimen del mar territorial. La única diferencia entre el mar territorial en general y el mar territorial que forma parte de los "estrechos utilizados para la navegación internacional" es que en éstos no puede suspenderse el derecho de paso inocente, mientras que en otras partes del mar territorial sí puede suspenderse. El requisito de que no debe suspenderse el derecho de paso inocente quedó también incorporado en el proyecto de artículos contenido en el documento A/AC.138/SC.II/L.18, patrocinado por su delegación. Por lo tanto, el argumento de que podría suspenderse fácil y arbitrariamente el paso inocente por los "estrechos utilizados para la navegación internacional" es una falacia.

La naturaleza facultativa de la cláusula sobre la notificación y autorización respecto de los buques de guerra, los buques de investigación o los buques de propulsión o armamento nuclear también ha sido mal interpretada por algunas delegaciones. La cláusula facultativa está concebida para que los Estados ribereños puedan establecer tal requisito si lo desean. En cualquier caso, el requisito no debe ser discriminatorio. Si algunas delegaciones temen una posible discriminación, la delegación de Indonesia no se opondría a que la cláusula sobre la notificación y autorización fuese obligatoria en lugar de facultativa.

El problema de los estrechos se ha confundido también con el problema del comercio internacional y la estrategia mundial en las grandes Potencias. Su país simpatiza plenamente con quienes necesitan el comercio internacional, ya que también depende de él. Sin embargo, la historia demuestra que el paso inocente nunca ha dado lugar a dificultades para el comercio internacional. Durante siglos, el comercio internacional siguió los estrechos, haciendo caso omiso de la anchura de los mares territoriales de los Estados ribereños y de si los estrechos de que se trataba tenían seis millas o más de anchura. Los principios del paso inocente no fueron nunca puestos en tela de juicio, porque resultaban muy satisfactorios. Sólo recientemente surgió el problema con el progreso de la técnica y con la necesidad que tienen las grandes Potencias de seguir sus respectivas estrategias mundiales. Sin embargo, el progreso de la técnica ha creado cada vez más buques que entrañan cada vez más riesgos potenciales para los Estados ribereños, como los grandes buques cisterna y los buques de propulsión y armamento nuclear. Ese desarrollo requiere un paso más reglamentado no más libre. Además, algunos países que reclaman el derecho a la libertad de paso por las aguas o estrechos de otros no permiten siquiera el paso inocente de los buques de guerra de otros por sus propios mares territoriales. El intento de confundir los problemas del comercio y la economía internacionales con la política de fuerza de las grandes Potencias no hará sino complicar la cuestión.

Otra crítica hecha al documento A/AC.138/SC.II/L.18 es que intenta imponer un régimen de paso inocente más estricto de lo generalmente admitido. A ese respecto se ha mencionado el párrafo 3 del artículo 11, que afirma que el Estado ribereño tendrá derecho a ser compensado por los trabajos efectuados para facilitar el paso. Sin embargo, la compensación a que se refiere ese artículo no se concibe como un derecho de peaje, sino como una nueva compensación por el trabajo que pueden haber efectuado los Estados ribereños para facilitar el paso de los demás. Por ejemplo, Indonesia, es un país en desarrollo que tiene que hacer uso de todos los fondos disponibles con la mayor eficacia posible. Puede no estar en condiciones de destinar sus fondos a hacer más seguras sus aguas para los grandes buques cisterna. No obstante, si Indonesia no perfecciona sus medios de ayuda a la navegación, será acusada de descuidar esos estrechos, y se multiplicarán los riesgos para el propio país. Si utiliza sus escasos recursos para remediar la situación, los gastos beneficiarán a los que utilicen los estrechos, y no a su propio pueblo. En consecuencia, el apartado 3 del artículo 11 no

tiene por finalidad establecer un peaje o un mecanismo para complicar la navegación internacional, sino meramente facilitar esa navegación sin sobrecargar a los Estados ribereños.

Finalmente, el orador señala un error que se ha deslizado en las líneas décima y decimotercera de la página 15 del texto inglés del acta A/AC.138/SC.II/SR.70, donde las palabras "free passage" deben reemplazarse por "innocent passage".

El Sr. POCH (España) dice que su delegación desea fijar su posición inicial sobre uno de los problemas más importantes que la Subcomisión tiene a su consideración: el del "régimen de las islas". El problema es importante por el amplio número de Estados a quienes el tema afecta directamente y por la gran variedad y complejidad de las situaciones en presencia. Además de los Estados insulares o archipelágicos, hay el caso de los que se han denominado "Estados mixtos" es decir los Estados que incluyen uno o varios archipiélagos o grupos de islas como parte integrante de su territorio nacional, así como el caso de los muchos Estados que poseen islas de otros tipos.

Otro factor que debe tenerse en cuenta es que, desde un punto de vista estrictamente geográfico, no todas las tierras que emergen del mar poseen las mismas características. Desde la perspectiva de la codificación general del derecho del mar, es preciso determinar qué factores geográficos deben ser retenidos y definidos y cuáles no.

A juicio de la delegación española, hay dos tareas preliminares que realizar: la de establecer una definición generalmente aceptable de islas y, si en la futura convención, siguiendo los pasos de la codificación de 1958 se retuviera el supuesto de las "circunstancias especiales" a efectos de delimitación, la de fijar con precisión cuáles son los territorios en que se pueden dar en verdad esas "circunstancias especiales". La mera presencia de islas en las proximidades de los espacios marítimos que han de delimitarse no constituye de por sí una circunstancia especial.

Una vez resueltas estas cuestiones preliminares, resultará más fácil establecer cuál debe ser el "régimen de las islas" en el derecho del mar. La Subcomisión ha de seguir un método adecuado para establecer principios generales sólidos a partir de los cuales sea posible encontrar soluciones justas para todos los supuestos en presencia. El punto de partida debe ser la identidad de trato de todas las partes integrantes del territorio de un Estado para la atribución de derechos y deberes respecto de los espacios marítimos adyacentes a ese territorio.

Los principios básicos en que debe fundarse el régimen de las islas, y que deben informar todas las cuestiones del derecho del mar, son la unidad e integridad territorial del Estado, incluidas las aguas territoriales y el espacio aéreo suprayacente, la indivisibilidad de la soberanía del Estado sobre su territorio y la igualdad soberana de todos los Estados. La aplicación de estos principios permitirá dar una solución justa al régimen jurídico de los territorios emergentes en cada caso particular.

El problema de los archipiélagos, sin embargo, exige una atención especial y un tratamiento separado. Ha llegado el momento de hacer justicia a la reivindicación de los llamados "Estados archipelágicos". Desde el pasado siglo, España ha apoyado la idea de que el archipiélago constituye una unidad natural, en la que las islas y los espacios marítimos que las unen forman un todo indisoluble. Como consecuencia, la delegación española apoya plenamente las ideas y los principios contenidos en los documentos A/AC.138/SC.II/L.15 y L.48, que deben constituir la base de los trabajos de la Subcomisión en la materia.

Es comprensible la preocupación de los Estados archipelágicos por su seguridad y por ello el régimen de navegación por las aguas archipelágicas debe ser, como se propone en los dos documentos mencionados, el del "paso inocente". Esta noción satisface plenamente las necesidades de la navegación pacífica y de la libre comunicación entre los pueblos y constituye una salvaguardia para los intereses legítimos de seguridad de los Estados ribereños.

La delegación de España no cree aceptable, en cambio, el párrafo 7 del proyecto de artículo del Reino Unido (A/AC.138/SC.II/L.44). Carece de fundamento jurídico la condición que se quiere establecer, como contrapartida del reconocimiento de la realidad actual del "Estado archipelágico". Por otra parte, como se desprende del párrafo 8 del proyecto de artículo en relación con el párrafo 7, tal solución conduciría a una división artificial del régimen de navegación dentro del conjunto de aguas archipelágicas, en detrimento de la unidad política del Estado interesado.

Los problemas de la contaminación marítima se agudizan especialmente en los archipiélagos, no sólo porque la propia geografía multiplica los riesgos de accidentes de mar, sino también porque en ciertos casos (islas coralinas, etc.) la misma naturaleza de las islas las hace muy vulnerables a los daños por contaminación. De ahí la necesidad de que el Estado ribereño pueda establecer rutas de navegación marítima y esquemas de separación de tráfico en los archipiélagos.

Como la situación de los archipiélagos o cadenas de islas que forman parte integrante de un "Estado mixto" es similar a la de los Estados archipelágicos, debe tratarse del mismo modo. En este sentido, la delegación española aprueba las ideas contenidas en el apartado 6 del artículo 1 de la propuesta de China (A/AC.138/SC.II/L.34) de que un archipiélago o una serie de islas cercanas entre sí podrá considerarse como un todo único.

La delegación de Turquía ha hecho una propuesta muy interesante (A/AC.138/SC.III/L.5), de un estudio sobre las islas por parte de la Organización Hidrográfica Internacional. Tal sugerencia, que es sumamente loable y constructiva, resulta poco realista. La Organización Hidrográfica Internacional no tiene levantamientos hidrográficos propios y tendrá que dirigirse a los distintos Estados para que éstos le faciliten los datos necesarios, si es que los tienen. En vista de ello, quizás sería más práctico dirigirse directamente a los Estados y en especial a los de mayor desarrollo tecnológico, pidiéndoles que faciliten estos datos.

En cuanto a las observaciones hechas por los representantes de la República Socialista Soviética de Ucrania y de Bulgaria, la Subcomisión conoce ya muy bien las razones que se aducen a favor del libre tránsito por los estrechos. El representante ucranio ha preguntado qué ocurriría si no se permitiera el libre tránsito por los estrechos. La contestación es clara. Los submarinos nucleares tendrían que navegar por la superficie mostrando su pabellón y el sobrevuelo de las aeronaves militares quedaría controlado. No habría ninguna interferencia para los buques mercantes. La inmensa mayoría de los países apoyarían firmemente tal régimen, al que solamente objetarían las grandes Potencias.

El representante de Bulgaria ha declarado francamente que el régimen de libre tránsito por los estrechos es una necesidad política en el sentido de que, puesto que el desarme está lejano todavía, se precisa para mantener el equilibrio del poder militar.

Cualesquiera que sean los problemas estratégicos de las grandes Potencias, los países ribereños de los estrechos no están dispuestos a ser las víctimas de sus confrontaciones. La Asamblea General ha decidido convocar una Conferencia sobre el Derecho del Mar sobre la base de la paz en los mares y no con el fin de hacer un derecho del mar a la medida de los intereses estratégicos de las grande Potencias.

El Sr. DUDGEON (Reino Unido) dice que su delegación ha sostenido siempre que, al redactar una nueva convención sobre el derecho del mar, hay que mantener un equilibrio entre los intereses de los distintos Estados y los de la comunidad internacional en su conjunto. Reconoce la gran importancia que algunos Estados atribuyen al concepto de entidad política, económica y social de un Estado archipelágico. No cree, sin embargo, que el concepto deba formularse en términos tan generales que pueda utilizarse para enlazar islas situadas a considerable distancia entre sí en extensas regiones oceánicas. A ese respecto, considera que el proyecto de artículos sobre archipiélagos contenido en el documento A/AC.138/SC.II/L.43 no va lo suficientemente lejos en lo que respecta a una definición.

La delegación del Reino Unido ha presentado un proyecto de artículo sobre los derechos y deberes de los Estados archipelágicos (A/AC.138/SC.II/L.44) con miras a contribuir a sentar unas normas nuevas y equitativas en torno a tal concepto, que por otra parte, no está aceptado en el derecho internacional existente, ni en el derecho consuetudinario ni en las Convenciones de Ginebra de 1958. Por ello la objeción del representante de España en el sentido de que el párrafo 7 del proyecto de artículo del Reino Unido carece de fundamento jurídico, aunque es perfectamente exacta, resulta improcedente. Lo que propone el Reino Unido es un régimen jurídico totalmente nuevo.

Los criterios enunciados en el párrafo 1 del proyecto de artículo representan una base razonable para que un Estado pueda declararse Estado archipelágico. Tales declaraciones aclararán la situación y evitarán dudas e incertidumbres en lo futuro. Se explica por sí mismo el criterio de que un Estado archipelágico debe estar enteramente compuesto de tres o más islas y que ningún territorio perteneciente a otro Estado debe quedar dentro del perímetro de la zona que abarca. Tal vez necesite alguna explicación, sin embargo, el principio de la longitud de la línea de base recta. La mayoría de los Estados ribereños que han aplicado el artículo 4 de la Convención de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial parecen haber aceptado que la longitud de las líneas de base rectas no exceda de las 48 millas, es decir, cuatro veces la cifra que se cita más a menudo como anchura máxima recomendable del mar territorial.

El criterio de la relación entre la superficie marítima y la superficie terrestre es importante y necesario. Hay una relación natural entre el archipiélagos costero y su tierra firme pero no existe tal relación cuando se trata de un archipiélagos oceánico.

La finalidad de la relación agua/tierra es suplir esa relación y determinar el hecho de que un archipiélago es una verdadera entidad geográfica.

El párrafo 7 del proyecto de artículo tiene por objeto asegurar que las partes de las aguas archipelágicas que ahora se utilizan como rutas para la navegación internacional seguirán estando a disposición de toda la comunidad internacional. La propuesta se hace en la inteligencia de que habrá un régimen de paso por el mar territorial y por los estrechos que pondrá a salvo los intereses de su propio país y los de la comunidad internacional. A ese respecto, la delegación del Reino Unido ha apoyado siempre las propuestas que han preconizado el paso sin trabas de las naves y las aeronaves a través y sobre los estrechos utilizados para el tráfico internacional.

Desea señalar a la atención de la Subcomisión el procedimiento de solución obligatoria de controversias que establece el párrafo 12 del proyecto de artículo. Tal procedimiento constituye un elemento esencial para lograr la conformidad de la práctica de los Estados puesto que, por muy cuidadosamente que se redacten las normas y los criterios, siempre hay la posibilidad de que surjan auténticas diferencias en su interpretación y debe permitirse que esas diferencias se encuentren a raíz de unas negociaciones sin éxito.

La nota preliminar del proyecto de artículo no representa una simple reserva oficial de la postura de su Gobierno. La delegación del Reino Unido está dispuesta a estudiar cualquier modificación del proyecto de artículo que sirva para conciliar los intereses de otras delegaciones dentro del marco sugerido.

El Sr. AKYAMAK (Turquía), refiriéndose a las observaciones que algunos representantes han hecho a la propuesta de su delegación de un estudio sobre las islas (A/AC.138/SC.II/L.50), dice que la propuesta debe leerse en conjunción con el párrafo 2 de otra propuesta presentada ante la Subcomisión (A/AC.138/SC.II/L.43) entre cuyos patrocinadores figura su delegación y en la que se indican claramente las limitaciones sobre el alcance geográfico del estudio propuesto.

No es posible pasar por alto el hecho de que los nuevos conceptos relativos al derecho del mar han evolucionado o están evolucionando, tales como los de la zona económica y el mar patrimonial, lo que plantea problemas concretos que, en algunos casos, afectan a las islas. El considerable número de propuestas presentadas con respecto a las islas pone de relieve la conciencia que existe de tales problemas.

El estudio propuesto sería puramente científico y técnico, sin implicaciones políticas. El representante de Nueva Zelanda ha preguntado si abordaría la cuestión de la delimitación entre Estados situados frente a frente. Sólo dos de los factores pertinentes—a proximidad del territorio principal y situación en la plataforma continental de otro territorio—pueden tener alguna influencia en esa cuestión. No puede decirse que ninguno de los demás factores tenga relación directa alguna con la delimitación entre Estados que se hallen frente a frente.

El representante de España ha expresado dudas acerca de la precisión de un estudio efectuado por la Organización Hidrográfica Internacional en vista de que tal organización ha de obtener los datos pertinentes de los Estados y no mediante una investigación directa. Aunque la delegación de Turquía no está en situación de hablar en nombre de dicha organización, el representante de ésta ofreció sus servicios para ese fin, y es de suponer, por tanto, que estima que se halla en condiciones de realizar el estudio. A este respecto, no hay que olvidar que ya en otras ocasiones varios órganos de las Naciones Unidas han preparado útiles informes para la Comisión sobre la base de información proporcionada por los Estados.

El Sr. SAPOJNIKOV (República Socialista Soviética de Ucrania), hablando en ejercicio de su derecho de réplica, dice que algunas de las observaciones del representante de España exigen una respuesta. No puede haber duda de que la propuesta sobre la navegación por el mar territorial contenida en el documento A/AC.138/SC.II/L.18 y patrocinada, entre otros países, por España, está encaminada a establecer el control del Estado ribereño sobre la navegación internacional de los estrechos que unen entre sí dos partes de la alta mar los que son, en realidad, rutas internacionales de navegación.

Es cierto que se afirma el derecho de paso inocente, pero la cuestión de si el paso es inocente se deja al arbitrio del Estado ribereño. Hay razones evidentes para aplicar un régimen de ese tipo a las aguas territoriales, y las naves de cualquier Estado que ponga objeciones a su aplicación podrán simplemente abstenerse de entrar en las aguas de que se trate. El caso de los corredores marítimos por los estrechos utilizados para la navegación internacional no es en modo alguno comparable. Los barcos que pasan por esos estrechos no tienen intención de visitar el Estado ribereño sino que se trasladan de una parte de la alta mar a otra. En tal caso, el derecho de paso no puede depender de la decisión arbitraria del Estado ribereño.

Algunos de los oradores que han apoyado tal régimen se han referido abiertamente a los intereses estratégicos y han expresado la esperanza de que el régimen limite las actividades de las flotas de guerra en la alta mar. No cabe argumentar, sin embargo, que el control de los estrechos pueda conducir a la interrupción de las operaciones navales, ya que la gran mayoría de los países que poseen una marina de guerra no necesitan pasar por estrechos para llegar a la alta mar.

A ese respecto, advierte a los Estados ribereños de los Estrechos que la introducción del régimen propuesto provocaría una aguda tensión entre las alianzas militares, cada una de las cuales haría todo lo posible por obtener el apoyo de tales Estados.

El representante de Bulgaria señaló una disposición curiosa del artículo 15 de la propuesta contenida en el documento A/AC.138/SC.II/L.18. El párrafo 1 de ese artículo especifica que el Estado ribereño podrá subordinar el paso por su mar territorial de los buques extranjeros con propulsión o armamento nuclear a la previa notificación. El apartado 2 del mismo artículo señala que lo dispuesto en el párrafo 1 no afectará a los acuerdos en los que el estado ribereño sea parte. Se trata de un incentivo directo a las grandes Potencias para que incorporen al Estado ribereño en una agrupación militar, y representa claramente una escapatoria para introducir medidas de discriminación.

El Sr. BOJILOV (Bulgaria) dice que su delegación se reserva el derecho de responder a la declaración del representante de España.

El Sr. ZOTIADES (Grecia) dice que el representante de Turquía ha asegurado que el propuesto estudio sobre las islas no tendrá ninguna finalidad política sino puramente científica y técnica. No obstante, sus explicaciones, la formulación de la propuesta contenida en el documento A/AC.138/SC.II/L.43 y la exclusión de los Estados insulares y archipelágicos muestra que el estudio sería discriminatorio y superfluo.

Se levanta la sesión a las 11.50 horas.