

## 12a. sesión

Lunes 22 de julio de 1974, a las 16.25 horas

Presidente: Sr. Andrés AGUILAR (Venezuela).

### Estrechos utilizados para la navegación internacional (continuación)

[Tema 4 del programa]

1. El Sr. KOLOSOVSKY (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas), refiriéndose al proyecto de artículos sobre los estrechos utilizados para la navegación internacional (A/CONF.62/C.2/L.11) que patrocina su delegación, destaca la importancia del principio recogido en el artículo 1 de dicho proyecto, según el cual todos los buques en tránsito gozarán de la misma libertad de navegación a los efectos del paso en tránsito por los estrechos utilizados para la navegación internacional entre una parte de la alta mar y otra parte de la alta mar. Dicho principio es esencial para mantener los beneficios derivados del enorme desarrollo que ha tenido el comercio internacional en épocas recientes. Este comercio, en que los países en desarrollo tienen una participación creciente, se efectúa cada vez más a través de estrechos utilizados para la navegación internacional. Si se adoptara el principio del paso inocente respecto de estos estrechos, siempre existiría el riesgo de que se dificultara ese comercio con serio perjuicio para determinados países y para la comunidad internacional en conjunto. En particular, se verían perjudicados los países sin litoral cuyo derecho de acceso a la alta mar tendría poco valor sin la libertad de navegar por los estrechos. La cuestión reviste especial interés para la Unión Soviética, que sólo tiene acceso al Atlántico y al Lejano Oriente a través de estrechos y cuyo tráfico marítimo de cabotaje une los distantes puntos de su extenso territorio a través de diversos estrechos.

2. La URSS reconoce la necesidad de proteger la seguridad de los Estados ribereños adyacentes a los estrechos utilizados para la navegación internacional entre una y otra parte de la alta mar, pero estima que también es necesario tener en cuenta la seguridad y los intereses de los países que utilizan dichos estrechos y que son la mayoría de los Estados. La seguridad de la URSS depende de las comunicaciones por vías marítimas y estrechos. Por consiguiente, su delegación no puede estar de acuerdo en que las cuestiones relativas a la navegación a través de estrechos utilizados para la navegación internacional queden sujetas a soluciones unilaterales. Los intentos de modificar el régimen tradicional o limitar el tránsito a través de estos estrechos son contrarios a los intereses de la comunidad internacional.

3. El artículo 2 del proyecto se refiere a estrechos que comunican el mar abierto con el mar territorial de uno o varios Estados extranjeros y que se utilizan para la navegación internacional. A estos estrechos se aplica el principio del paso inocente.

4. El artículo 3 establece la igual libertad de vuelo sobre los estrechos cuyo espacio aéreo se ha utilizado tradicionalmente para el sobrevuelo de aeronaves extranjeras entre una parte de la alta mar y otra parte de la alta mar.

5. En la preparación de los artículos 1 y 3, se ha prestado particular atención a los intereses del Estado ribereño. Se ha impuesto a los usuarios de los estrechos la obligación de evitar amenazas a la seguridad de los Estados ribereños, se han prohibido diversos actos, se ha exigido la estricta observancia de las reglamentaciones y se ha impuesto al propietario del buque o avión o al causante del daño o al Estado del pabellón o de matrícula la obligación de indemnizar los daños causados al Estado ribereño.

6. El representante de la URSS concluye diciendo que el proyecto de artículos constituye un testimonio de la disposición de sus patrocinadores a trabajar sobre la base de la cooperación y la conciliación de intereses y expresa su convicción de que podrá llegarse a un acuerdo sobre dicha base.

7. El Sr. GOERNER (República Democrática Alemana) dice que su país, a causa de su situación geográfica, está obligado a prestar especial atención a la cuestión del régimen jurídico de los estrechos. Para todos los Estados tienen interés vital los estrechos que conectan dos partes de la alta mar y son utilizados para la navegación internacional, que depende especialmente de ellos, aunque constituyen una parte relativamente pequeña de los estrechos existentes. En la actualidad, existe un régimen que garantiza en general el libre tránsito de los buques de todos los Estados, régimen que constituye una reglamentación equilibrada de los intereses tanto de los usuarios de los estrechos como de los Estados adyacentes a ellos. Su delegación estima que una tarea importante de la nueva convención sobre el derecho del mar será garantizar que todas las naves puedan disfrutar de igual libertad de navegación a los efectos del tránsito por esos estrechos. El paso por esos estrechos es parte inherente del principio de la libertad de los mares y constituye una norma generalmente reconocida de derecho internacional. Su delegación estima además que el factor decisivo para determinar el régimen jurídico del estrecho no es la anchura de éste, sino el hecho de que conecta dos partes de la alta mar y es utilizado para la navegación internacional. En interés de la preservación del transporte aéreo internacional, su delegación estima también esencial que la nueva convención sobre el derecho del mar reafirme que, en los estrechos cuyo espacio aéreo es utilizado tradicionalmente por las aeronaves extranjeras para volar entre dos partes de la alta mar, todas las aeronaves disfrutarán de igual libertad de vuelo sobre esos estrechos.

8. Si un Estado ribereño de un estrecho que conecte dos partes de la alta mar extendiese su mar territorial a la anchura máxima de 12 millas marinas, de tal manera que el estrecho quedase incluido dentro del mar territorial del Estado, esto no debe provocar un cambio del régimen existente en y sobre esos estrechos. No corresponde ni a los intereses legítimos de la comunidad internacional de Estados, ni a los principios de derecho internacional en la forma en que están establecidos en la Carta de las Naciones Unidas, que un Estado ribereño decida por sí solo respecto de las rutas marítimas mundiales y obstruya el tránsito de las naves de un Estado determinado o de una categoría determinada de naves por los estrechos que conectan dos partes de la alta mar. Por otra parte, todo Estado ribereño de un estrecho tiene derecho legítimo a hacer respetar su seguridad, su inviolabilidad territorial y su independencia política, así como otros derechos legítimos, como el de impedir la contaminación de sus costas. Por consiguiente, su delegación es partidaria de que las normas relativas al paso por los estrechos incluyan disposiciones detalladas relativas a la protección de los intereses legítimos de los Estados ribereños, que deberán ser acatadas estrictamente por los usuarios de los estrechos. Debe establecerse además que los usuarios de los estrechos serán responsables ante el Estado ribereño por todo daño que causen a éste, sus ciudadanos o sus personas jurídicas.

9. En cuanto a los estrechos que comunican el mar abierto con el mar territorial de uno o varios Estados extranjeros, su delegación cree que se justifica una disposición que especi-

fique que en estos estrechos regirá el principio del paso inocente para todas las naves. Aunque estos estrechos no tienen para la comunidad internacional la importancia de los anteriores, pueden tener gran interés para la navegación de Estados determinados y, en consecuencia, parece necesario establecer que el Estado adyacente no suspenderá el paso inocente por ellos.

10. Su delegación es partidaria de que se consideren en forma equilibrada los intereses de los Estados del pabellón y los de los Estados ribereños de los estrechos utilizados para la navegación internacional; estima que el proyecto de artículos que figura en el documento A/CONF.62/C.2/L.11, del cual también es patrocinador la República Democrática Alemana, satisface plenamente este objetivo, y espera que sobre la base de ese proyecto se pueda hallar una solución constructiva que corresponda a los intereses de todos los Estados.

*El Sr. Pisk (Checoslovaquia), Vicepresidente, ocupa la Presidencia.*

11. El Sr. TORRAS DE LA LUZ (Cuba) dice que su país es partidario de que se mantenga la libertad de la navegación y sobrevuelo durante el tránsito de las naves y aeronaves por y sobre los estrechos utilizados con esos fines, posición que deriva de su situación particular y es avalada por la experiencia histórica. A causa de la política agresiva que respecto de Cuba han seguido los Estados Unidos desde el comienzo de la Revolución Cubana, y cuyo escenario principal han sido los mares que rodean a Cuba, es vital para su país, tanto desde el punto de vista económico como desde el punto de vista de la defensa, que se garantice que las comunicaciones marítimas con los demás continentes no pueden quedar interrumpidas, interés que no se contradice con el de otros países en desarrollo empeñados en defender su soberanía e independencia.

12. El llamado "paso inocente" da a los Estados ribereños la posibilidad de impedir con diversos pretextos el tránsito por el estrecho que bordean. El Caribe, dadas sus características, podría volver a convertirse en un mar norteamericano, lo que provocaría una difícil situación para Cuba y otras islas, experiencia que no es exclusiva del Caribe. Además, hay múltiples alianzas militares, dominadas por las potencias imperialistas, que les garantizan en la práctica la libertad de movimiento de sus flotas por la casi totalidad de los estrechos, cualquiera que sea el régimen de paso. A ello debe agregarse que hay no menos de 15 estrechos y canales, entre los cuales figuran algunos importantes para la navegación internacional, comprendidos entre dos territorios coloniales o, al menos, con una ribera ocupada por ellos.

13. Algunos gobiernos de países en desarrollo, empeñados en consolidar su independencia, consideran que el régimen de "paso inocente" por los estrechos de hasta 24 millas de ancho es una garantía de su soberanía, pero lo que garantiza realmente la soberanía de un país no es el régimen de "paso inocente" o libre, sino que su gobierno sea firme, plenamente independiente, enraizado en el pueblo revolucionario y cuente con la solidaridad de los países y fuerzas progresistas. Cuba, rodeada de estrechos, al mantener la libertad de tránsito no cede ni un ápice de su soberanía, que está garantizada por su Gobierno revolucionario y por todo su pueblo, como lo ha demostrado en momentos en que estaba en juego su propia supervivencia.

14. El orador dice que interesa a todos los países que el paso de naves o el sobrevuelo de aviones por o sobre sus estrechos no perjudique su seguridad, ni contamine sus mares, ni origine peligro para la navegación ni dañe impunemente en ningún sentido a los Estados ribereños, lo que puede garantizarse sin necesidad de establecer el llamado "paso inocente". Es preciso asegurar un régimen jurídico marítimo internacional fuerte, aceptado por la abrumadora

mayoría de los Estados y defendido con la acción unida de los gobiernos revolucionarios y antiimperialistas.

15. El Sr. NYAMDO (Mongolia) dice que la posición de su país respecto del tema que examina se basa principalmente en su estricta adhesión a la libertad de navegación internacional como un principio fundamental del derecho internacional contemporáneo. A la vez, comparte plenamente la preocupación legítima de los Estados ribereños, especialmente en lo que respecta a su seguridad, la conservación de los recursos, la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación. Dada la importancia de la navegación internacional por los estrechos utilizados para navegación internacional, su delegación sostiene que el régimen de paso que se establezca debe asegurar la libertad de navegación de todas las naves de todas las naciones por esos estrechos y resguardar los derechos e intereses legítimos de los Estados ribereños de los estrechos. Es decir, debe establecerse un equilibrio adecuado que sirva tanto a los intereses de la comunidad internacional en general como a los intereses de los Estados adyacentes a los estrechos. Tal equilibrio se respeta de manera muy constructiva en el proyecto conjunto presentado por Bulgaria, Checoslovaquia, Polonia, la República Democrática Alemana, la República Socialista Soviética de Ucrania y la Unión Soviética (A/CONF.62/C.2/L.11), que refleja verdaderamente los intereses de la comunidad mundial y de los Estados ribereños. Su delegación estima que esta propuesta brinda una base sólida para las negociaciones sobre esta materia, y la apoya plenamente.

16. El Sr. MOORE (Estados Unidos de América) dice que son bien conocidas las deficiencias de la doctrina tradicional del paso inocente. Su delegación aprecia por ello la tendencia de los debates y de las diversas propuestas presentadas a la Comisión, que reflejan una comprensión de la importancia que tienen la navegación y sobrevuelo por los estrechos para la corriente global de comercio y comunicaciones y para un orden mundial estable y pacífico. Las propuestas reflejan además que no tiene por qué existir un conflicto entre los intereses de los Estados de tránsito y los de los Estados que limitan con los estrechos. Las propuestas presentadas reflejan las tres categorías de preocupaciones expresadas más frecuentemente por los Estados contiguos a los estrechos: la seguridad de los Estados ribereños, la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación. Respecto de la seguridad de los Estados contiguos a los estrechos, su delegación está de acuerdo en que el capítulo de la nueva convención relativo al paso por los estrechos utilizados para la navegación internacional podría especificar que el derecho de libre tránsito tiene el propósito exclusivo de tránsito continuo y expedito por el estrecho. La convención debe requerir que las naves y aeronaves en tránsito se abstengan de toda amenaza o uso de la fuerza, en violación de la Carta de las Naciones Unidas, en contra de la integridad territorial o de la independencia política de los Estados que limitan con los estrechos. Respecto de la seguridad de la navegación, es posible alcanzar un equilibrio que proteja plenamente los intereses de los Estados cuyas naves y aeronaves pasan por los estrechos y los intereses de los Estados adyacentes a los estrechos. El primer paso es, necesariamente, asegurar que las naves y aeronaves en tránsito acaten las reglamentaciones relativas a la seguridad internacional. El proyecto de artículos presentado por el Reino Unido (A/CONF.62/C.2/L.3), que su delegación apoya, satisface esa necesidad.

17. En lo que respecta a las aeronaves, la delegación de los Estados Unidos estima que las aeronaves civiles en tránsito deben cumplir con las normas, las prácticas y los procedimientos para la alta mar establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el Convenio de aviación civil internacional, firmado en Chicago en 1944<sup>1</sup>; las

<sup>1</sup> Naciones Unidas, *Recueil des Traités*, vol. 15, pág. 297.

aeronaves estatales deberán, normalmente, respetar estas normas y actuar siempre teniendo debidamente en cuenta la seguridad de la navegación. Por otra parte, es menester alentar a los Estados adyacentes a estrechos muy frecuentados a que propongan esquemas de separación de tránsito, siempre que sean necesarios para la seguridad del paso de los buques. Tales esquemas deberán ser presentados para su aprobación a la organización internacional competente.

18. El tercer aspecto de interés es el relativo a la prevención de la contaminación y, a este respecto, el orador destaca la importancia de la propuesta hecha por el Reino Unido en el sentido de que los buques en tránsito deberán acatar los reglamentos, los procedimientos y las prácticas internacionales para la prevención y el control de la contaminación procedente de buques. Con sujeción a las salvaguardias apropiadas y a la excepción por inmunidad de soberanía, todo Estado adyacente a un estrecho debería poder tomar medidas para imponer el cumplimiento de los esquemas de separación de tránsito que se hayan aprobado y de impedir su violación en ese estrecho.

19. En lo que respecta tanto a la seguridad como a la contaminación en los estrechos, el orador destaca que es importante establecer normas adecuadas para el pago de indemnizaciones cuando se produzcan daños; en este contexto, son interesantes las normas sobre responsabilidad previstas en el proyecto de artículos del Reino Unido y en el presentado por varios países de Europa oriental (A/CONF.62/C.2/L.11). Asimismo, es menester tener en cuenta que algunos estrechos requerirán normas especiales, además de las que se adopten con carácter universal; por esa razón, la delegación de los Estados Unidos vería con agrado que los Estados contiguos a estrechos recomendaran a la organización internacional competente para su aprobación cualquier medida especial en materia de seguridad o de contaminación que estimaran necesaria; en esta forma, si bien los Estados contiguos a los estrechos tendrían una función predominante en la formulación de estas normas especiales, también quedarían plenamente protegidos los intereses de la comunidad internacional.

20. La delegación de los Estados Unidos ve con satisfacción que la mayoría de las propuestas relativas al tránsito en los estrechos incluyen el elemento esencial del tránsito por aeronaves; si bien se ha sugerido que la Conferencia no debe tratar las cuestiones relacionadas con el sobrevuelo por aeronaves, es menester recordar que esas cuestiones están estrechamente relacionadas con el derecho del mar en las Convenciones de Ginebra de 1958; además, puesto que en la Conferencia se tomará una decisión respecto de la anchura del mar territorial, no puede omitirse la cuestión del sobrevuelo, a menos que algunos Estados estén dispuestos a renunciar a su soberanía sobre el espacio aéreo situado sobre su mar territorial. En efecto, en la actualidad, todas las aeronaves, tanto las privadas como las estatales, gozan del derecho de sobrevolar zonas de alta mar, inclusive las zonas de alta mar situadas dentro de los estrechos utilizados para la navegación internacional. A menos que se estableciera una norma adecuada respecto del sobrevuelo de los estrechos, la extensión del mar territorial a 12 millas alteraría este derecho básico de sobrevuelo a través de varios estrechos utilizados para la navegación internacional, a los que se superpondría un mar territorial de 12 millas. Para la protección de este derecho, el Convenio de Chicago no es suficiente por tres razones: en primer lugar, no todos los Estados son parte en dicho Convenio; en segundo lugar, en lo que respecta al sobrevuelo de aguas territoriales por aeronaves privadas, el Convenio autoriza a que, en ciertas circunstancias, los Estados restrinjan o suspendan el sobrevuelo y, en tercer lugar las disposiciones del Convenio no se aplican a los sobrevuelos por aeronaves estatales.

21. Finalmente, la delegación de los Estados Unidos desea hacer hincapié en que el tránsito sin obstáculos por los estrechos utilizados para la navegación internacional y los intereses de los Estados contiguos a los estrechos en materia de seguridad del Estado ribereño, seguridad en la navegación y prevención de la contaminación, son cuestiones que se complementan, por lo que la Conferencia debe preparar artículos que protejan plenamente los intereses de todos los Estados.

22. El Sr. MYRSTEN (Suecia) desea dejar perfectamente clara la posición de su delegación. Las normas sobre el paso inocente están encaminadas a crear un equilibrio entre los intereses de los Estados ribereños y los de la navegación internacional. Las normas actuales al respecto constituyen la fórmula de transacción a que se llegó en la Primera Conferencia sobre el Derecho del Mar en la convención de 1958 sobre el Derecho del mar y la zona contigua<sup>2</sup>. Como casi todas estas fórmulas, aquellas normas tienen puntos débiles. Ahora bien, su delegación no considera que ese hecho justifique que se adopten criterios totalmente nuevos para llegar al equilibrio antes mencionado, por lo que la delegación de Suecia estima que cualquier revisión debe hacerse dentro del marco de las normas existentes.

23. No obstante, si existe una mayoría de Estados que prefiere aplicar al paso a través de estrechos internacionales un régimen distinto del de paso inocente, la delegación de Suecia estima que este nuevo régimen debe aplicarse exclusivamente a aquellos estrechos que en la actualidad constituyan parte de la alta mar y que, en todo caso, debe excluirse de él a los estrechos angostos, vale decir, aquellos cuya anchura no excede de 6 millas náuticas, o sea, el doble de la anchura mínima del mar territorial. Esta posición se basa en que no resulta justo pedir a los Estados ribereños que renuncien al control que sobre el paso en los estrechos angostos han ejercido durante cientos de años de acuerdo con las normas del derecho internacional.

24. Por último, el orador deja constancia de que, si la Conferencia decide aprobar un nuevo régimen para el paso en los estrechos internacionales, la delegación de Suecia apoyará la propuesta presentada por la delegación de Dinamarca (A/CONF.62/C.2/L.15) como enmienda al proyecto del Reino Unido (A/CONF.62/C.2/L.3).

25. El Sr. WARIOBA (República Unida de Tanzania) dice que, respecto del paso por los estrechos utilizados para la navegación internacional, es menester distinguir entre los buques que cumplen funciones de carácter nacional y los que cumplen funciones de carácter internacional. Así, los buques mercantes cumplen una función internacional, por lo que su paso a través de estrechos no debe ser obstaculizado en forma alguna; a este respecto, la delegación de la República Unida de Tanzania está dispuesta a negociar sobre un régimen que les garantice un paso seguro y sin dificultades; este régimen, que debe ser preparado en todos los niveles, regional, subregional y nacional, debe determinar los derechos y obligaciones de todas las partes en cuanto al paso de buques a través de estrechos; así, corresponderá a las regiones y a los Estados asegurar la puesta en práctica de las normas generales.

26. En este contexto, serán, por ejemplo, los Estados del pabellón los responsables de las exigencias técnicas de los buques, tales como las normas sobre construcción, y será el Estado ribereño el responsable de la elaboración de normas que garanticen un paso rápido y seguro. El orador destaca que, para estos efectos, el Estado ribereño necesita que se le suministre información a fin de conocer la cantidad de tráfico que habrá en un momento determinado y de supervisar el paso con arreglo a estos datos. Por ello, no hay razón alguna para las objeciones que se han hecho en cuanto a la notifica-

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 516, pág. 241.

ción por anticipado del hecho de que un buque va a pasar por un estrecho determinado, y el orador se pregunta si hay alguna base para sostener que esta facultad del Estado ribereño puede ir en detrimento de la navegación internacional.

27. En cuanto a los buques de guerra, la delegación de Tanzania estima que no están al servicio de la comunidad internacional, sino, por el contrario, promueven los objetivos de unos pocos Estados en materia de política exterior. Por ello, es evidente que los buques de guerra deben notificar el paso y que no pueden atravesar secretamente un estrecho, ya que los riesgos de este paso los sufre el Estado ribereño. En todo caso, el orador se pregunta cuál es la razón del secreto para los buques de guerra si éstos van a pasar en forma pacífica.

28. De lo anterior se desprende que la navegación mercante es la única que tiene un carácter realmente internacional y que debe ser garantizada en todo momento; en cambio, los buques de guerra tendrán que observar normas que aseguren un paso pacífico cuando hagan uso de los estrechos internacionales.

29. Por último, la delegación la República Unida de Tanzania deja constancia de que no es partidaria de las propuestas presentadas a la Comisión sobre la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos fuera de los Límites de la Jurisdicción Nacional por los Estados Unidos en 1971<sup>3</sup> y la Unión Soviética en 1972<sup>4</sup>, ni tampoco de la propuesta presentada por el Reino Unido que figura en el documento A/CONF.62/C.2/L.3, que parecen tender a regular la conducta de los buques, en lugar de regular la conducta de los Estados, que es la verdadera finalidad de la Conferencia.

*El Sr. Njenga (Kenia), Vicepresidente, ocupa la Presidencia.*

30. El Sr. PISK (Checoslovaquia) dice que, como copatrocinador del proyecto de artículos que figura en el documento A/CONF.62/C.2/L.11, desea señalar en primer lugar que, en la nueva convención sobre el derecho del mar, el paso de buques a través de estrechos utilizados en la navegación internacional debe tratarse como un problema específico, distinto de los problemas que plantea el paso de buques por el mar territorial. Ello se debe a la importancia que dichos estrechos tienen para el comercio y las comunicaciones mundiales, así como al régimen actual que les es aplicable según el derecho internacional. En el caso del mar territorial, donde a veces hay que considerar grandes distancias, los intereses del Estado ribereño, en particular en materia de seguridad, tienen una importancia decisiva. Ello no ocurre en el caso del paso a través de los estrechos, que, por lo general, son de extensión reducida y respecto de los cuales deben prevalecer los intereses de la comunidad internacional en conjunto, a efectos de mantener una navegación internacional sin trabas, facilitar el transporte de mercaderías y fomentar las relaciones de amistad entre los Estados. Cabe señalar que la situación de los estrechos que se rigen por tratados internacionales especiales no deberá verse afectada por el régimen general que se adopte.

31. En segundo lugar, muchos estrechos están situados fuera de las principales vías marítimas internacionales y son utilizados, en general, sólo por los Estados ribereños. En estos estrechos, es apropiado el principio del paso inocente para todos los buques. Lo mismo ocurre con los estrechos usados en la navegación internacional que unen la alta mar con el mar territorial de uno o más Estados.

32. Lo importante es establecer un régimen jurídico viable para el paso de buques a través de los estrechos utilizados en

la navegación internacional que unen a dos partes de la alta mar. Estos estrechos son relativamente pocos, pero a través de ellos pasa la gran mayoría de las rutas marítimas y el grueso del transporte marítimo de mercadería. El régimen aplicable a ellos debe basarse en los principios de la igualdad de los Estados, la cooperación mutua y el desarrollo de relaciones de amistad. Deben rechazarse todas las medidas restrictivas que puedan ocasionar demoras en el paso de buques, así como todas las medidas discriminatorias. Las restricciones aumentarían el costo del transporte y, en consecuencia, afectarían no sólo a los usuarios de los estrechos, sino a muchos otros países.

33. La delegación de Checoslovaquia no considera convincentes los intentos de justificar las restricciones que se basan en razones de seguridad de los Estados contiguos a los estrechos. El principio del libre tránsito no ha afectado la seguridad de dichos Estados, y ninguna restricción de dicho principio la garantizará. En este sentido, la mejor garantía es el hecho de que los intereses de los usuarios de los estrechos son contrarios a todo acto de agresión cometido en ellos contra los Estados ribereños.

34. El principio de la libertad de navegación no es incompatible con las necesidades derivadas de la situación especial en que se encuentran los Estados archipelágicos, cuyos legítimos intereses deben ser reconocidos y conciliados con los de la comunidad internacional.

35. El proyecto de artículos que figura en el documento A/CONF.62/C.2/L.11 se basa en el principio de que todos los buques en tránsito a través de estrechos utilizados para la navegación internacional entre dos partes de la alta mar deben gozar de igual libertad de navegación. Dicha libertad debe tener por finalidad exclusiva el paso en tránsito por los estrechos y debe ejercerse de conformidad con ciertas reglas enunciadas en el proyecto. Estas reglas prohíben toda amenaza a la seguridad de los Estados que limitan con el estrecho o a su inviolabilidad territorial o independencia política. Los buques en tránsito deben tomar todas las precauciones necesarias para evitar la contaminación u otros daños a dichos Estados y, en caso de producirse daños, estos Estados deben ser indemnizados. Por último, el proyecto confirma expresamente que los derechos soberanos de los Estados ribereños sobre la superficie, los fondos marinos y los recursos vivos y minerales de los estrechos no se verán afectados. Los buques en tránsito por los estrechos se ajustarán estrictamente a las normas internacionales relativas a la prevención de abordajes y otros accidentes, y observarán las normas de tráfico y las líneas divisorias en los estrechos donde hay un tráfico intenso. Por su parte, los Estados ribereños asumirán el deber de no interrumpir, suspender o trabar el tránsito de buques por los estrechos.

36. En síntesis, el proyecto concilia los derechos y obligaciones de los Estados ribereños con los deberes y derechos de los Estados que utilizan los estrechos. Permitiría conseguir, además un equilibrio similar respecto del libre vuelo de aeronaves sobre dichos estrechos.

37. Checoslovaquia, como país sin litoral, considera que la libertad de navegación para el paso en tránsito a través de estrechos utilizados en la navegación internacional es esencial para garantizar su derecho de libre acceso al océano y a los fondos oceánicos.

38. El Sr. VARVESI (Italia) dice que la posición de su delegación está reflejada en la propuesta presentada a la Comisión de fondos marinos que aparece en el párrafo 76 del volumen VI del informe de dicha Comisión (A/9021). Sin embargo, considera de gran interés el documento presentado por la delegación del Reino Unido (A/CONF.62/C.2/L.3), que parece contener elementos muy útiles y facilitar un entendimiento respecto a la cuestión de los estrechos. La de-

<sup>3</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 21 y corrección, anexo IV.*

<sup>4</sup> *Ibid., vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 21 y corrección, anexo III, secc. 5.*

legación italiana considerará favorablemente las posibilidades de llegar a una solución satisfactoria en las consultas que tendrán lugar sobre el tema, teniendo también en cuenta otras propuestas presentadas, y podrá adherirse a tal solu-

ción si ella satisface las preocupaciones que inspiraron su propuesta.

*Se levanta la sesión a las 18.15 horas.*