

## 13a. sesión

Martes 23 de julio de 1974, a las 10.50 horas

Presidente: Sr. Andrés AGUILAR (Venezuela).

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

[Tema 4 del programa]

1. El Sr. BEESLEY (Canadá) espera que las observaciones preliminares que va a formular sobre las propuestas presentadas hasta la fecha indiquen que su delegación está dispuesta a entrar en negociaciones serias. Comparte la opinión de que el tema que se está examinando es una de las cuestiones fundamentales de la Conferencia, que influirá en la solución de muchos problemas relacionados entre sí. Por tanto, su delegación asigna gran importancia a la necesidad de atender los intereses, no sólo de los Estados ribereños y de los Estados limítrofes de estrechos, sino también de toda la comunidad internacional. Los asuntos de que se trata son el mantenimiento de la libertad de navegación, la preservación del medio marino y la elaboración de normas que permitan que esos objetivos se logren pacíficamente, sin dar lugar a controversias.

2. Todas las propuestas presentadas hasta ahora presuponen una pluralidad de regímenes: el del mar territorial, el de los estrechos tradicionalmente utilizados para la navegación internacional, la posibilidad de otras rutas y el problema de los estrechos de menos de 24 millas de anchura. Aun cuando debe tenerse cuidado en no crear sistemas discriminatorios, el establecimiento de una reglamentación mundial no excluye el establecimiento de regímenes especiales para determinados estrechos.

3. Si bien la definición de un "estrecho utilizado para la navegación internacional" debe tener en cuenta sus aspectos geográficos, muchos estrechos que parecen apropiados para la navegación internacional según las cartas marinas no son utilizados con tal fin por muy buenas razones. En el fallo emitido por la Corte Internacional de Justicia en el asunto del Estrecho de Corfú<sup>1</sup>, la Corte adoptó como criterio para determinar la utilización real de un estrecho para la navegación internacional el número de buques que lo utilizaban y el número de pabellones representados. El punto principal es que, al definir un estrecho internacional, debe considerarse — junto con el elemento geográfico — el elemento de su utilización, es decir, debe ser un estrecho tradicionalmente utilizado para la navegación internacional.

4. El representante de los Estados Unidos, en su declaración formulada en la sesión anterior, llamó a la atención los problemas de la seguridad y la contaminación; dijo que algunos estrechos, debido a la profundidad u otras limitaciones ambientales o de navegación, requerirán normas especiales, además de las adoptadas universalmente. La delegación del Canadá está de acuerdo esencialmente en esta distinción entre ciertos estrechos y sus regímenes.

5. Si bien la delegación del Canadá considera que las propuestas presentadas hasta el momento, y en particular la de los seis Estados socialistas de Europa oriental (A/CONF.62/C.2/L.11) y la del Reino Unido (A/CONF.62/C.2/L.3), están bien orientadas, tiene reservas sobre ellas y considera que ninguna responde suficientemente a los intereses de todos los Estados. Las dos propuestas mencionadas incluyen la idea de que la ordenación del espacio oceánico recomendada en el informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, celebrada en Estocolmo del 5 al 16 de junio de 1972<sup>2</sup>, es aún más necesaria para los estrechos angostos.

6. Es alentador el creciente reconocimiento de que el concepto de la jurisdicción del Estado del pabellón supone también su responsabilidad en caso de desastre causado por el paso de un buque.

7. Sin embargo, el Sr. Beesley pide que se le aclaren diversos puntos en la propuesta del Reino Unido. Por ejemplo, el artículo 15 del capítulo II parece dar a entender que siempre debe presumirse que el paso es inocente a menos que el Estado ribereño lo impugne. El artículo 16 no parece tener suficientemente en cuenta el hecho de que la seguridad del Estado ribereño puede verse amenazada por problemas tanto ambientales como militares. El párrafo 3 de ese artículo parece robustecer la presunción de inocencia, ya que deja a discreción del capitán del buque la decisión relativa a la naturaleza perjudicial del paso. No obstante, ha de actuarse con cautela en lo que respecta al alcance de esa facultad discrecional, especialmente si implica un derecho a hacer caso omiso de las leyes y los reglamentos del Estado ribereño. Quizás sea necesario enumerar los asuntos con respecto a los cuales el Estado ribereño puede promulgar leyes y reglamentos, según se propone en el artículo 18, con objeto de asegurar que no se dicte súbitamente una nueva reglamentación en detrimento de los intereses de los Estados del pabellón.

8. En ambas propuestas surge la cuestión de la responsabilidad del propietario del buque por los daños que cause el paso y de la indemnización correspondiente (A/CONF.62/C.2/L.3 y 11), pero la delegación del Canadá tiene reservas sobre esas propuestas porque no las considera lo suficientemente completas.

9. Habida cuenta de la extrema importancia de los asuntos de que se trata para los Estados ribereños, para los países con grandes flotas marítimas y para aquellos que, si bien no poseen flotas, están vitalmente interesados en el paso a través de los estrechos, la Conferencia tal vez no pueda llegar a una solución inmediata del problema. Los artículos que han de redactarse deben establecer medidas preventivas y correctivas contra la contaminación del medio marino, y sus

<sup>1</sup> *Affaire du détroit de Corfu, arrêtu du 9 avril 1949, C.I.J. Recueil 1949, pág. 4.*

<sup>2</sup> Publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.II.A.14.

disposiciones generales deben tener en cuenta situaciones especiales, los usos tradicionales de los estrechos, las necesidades y los intereses de los Estados ribereños limítrofes de estrechos utilizados para la navegación internacional, y los de toda la comunidad internacional. Si enuncian en forma clara los derechos y los deberes de los Estados del pabellón y de los Estados ribereños, esos intereses no tienen necesariamente que estar en pugna. La cuestión de los estrechos puede ser una de esas cuestiones que no pueden resolverse sino mediante un vínculo directo entre el régimen que establezca la Conferencia y los medios de asegurar la solución de las controversias que puedan surgir a causa del nuevo régimen.

10. El Sr. ABDEL HAMID (Egipto) celebra el hecho de que el debate se haya celebrado hasta el momento en un tono serio, como lo prueba la declaración del representante de los Estados Unidos en la sesión anterior en la que confirmó la necesidad de garantizar la seguridad del Estado ribereño, la seguridad de navegación y la prevención de la contaminación, tres aspectos de la cuestión que son de capital importancia para todos los Estados. En la declaración de la delegación de Egipto en el debate general en la 23a. sesión plenaria, se reconoció la importancia internacional del paso a través de los estrechos y la conveniencia de mantener ese paso con objeto de promover la prosperidad internacional.

11. Si bien se felicita de que el representante de los Estados Unidos haya señalado la cuestión de la seguridad del Estado ribereño, desea hacerle dos preguntas. La primera es por qué su país no respeta el requisito de que el Estado ribereño otorgue autorización previa para el paso de buques de guerra, o por lo menos que se notifique al Estado ribereño ese paso, y la segunda es cómo puede el Estado ribereño verificar si un submarino se abstiene de probar armas de cualquier tipo durante su paso por los estrechos, si permanece sumergido.

12. Con respecto a la propuesta presentada por el Reino Unido (A/CONF.62/C.2/L.3), el párrafo 3 del artículo 1 del capítulo II reconoce la soberanía del Estado ribereño y el artículo 18 confirma esa soberanía en relación con una larga serie de materias. Esas disposiciones acaso sean válidas si se aplican en alguna zona de la alta mar en la cual el Estado ribereño ejerza cierta jurisdicción, pero si se refieren a la zona bajo soberanía nacional, la complejidad del medio marino quizás exija que el Estado ribereño coopere con la comunidad internacional para facilitar la navegación.

13. Asimismo, aun cuando existe acuerdo general en el sentido de que ese paso debe ser pacífico, las diversas propuestas no indican en qué forma el Estado ribereño puede ejercer las facultades de supervisión que se le otorgan.

14. El representante del Reino Unido se refirió en la sesión anterior a las obligaciones de su país en todo el mundo. Evidentemente el asunto que se examina no se refiere a las obligaciones militares sino a la utilización pacífica de los mares, y no pueden introducirse cuestiones extrajurídicas en las disposiciones jurídicas relativas al régimen.

15. El Sr. SYMONIDES (Polonia) dice que su país atribuye particular importancia al mantenimiento del derecho de paso irrestricto por los estrechos, porque es limítrofe del Mar Báltico, desde donde se pasa a otros mares y océanos a través de los Estrechos Bálticos. Las rutas tradicionales de su flota mercante también pasan a través de otros estrechos.

16. La pregunta de qué estrechos deben quedar sujetos al principio de libre tránsito ha sido respondida por los patrocinadores del documento A/CONF.62/C.2/L.11, en el párrafo 1 del artículo I, que evidentemente se aplica a estrechos cuya anchura no exceda de 24 millas. En los estrechos que excedan de 24 millas no hay problemas, ya que las aguas fuera del límite de las 12 millas constituyen parte del mar abierto donde se permite el paso libre y sin trabas. Sin embargo, desde el punto de vista del derecho internacional no

se justifica clasificar los estrechos según tengan menos de 6 millas de anchura o entre 6 y 24 millas, especialmente en vista de que una abrumadora mayoría de delegaciones reconoce un mar territorial de 12 millas. En ambos casos, el régimen jurídico es idéntico y las aguas de tales estrechos son aguas territoriales.

17. Ello no significa, sin embargo, que el tránsito por los estrechos de hasta 24 millas de anchura pueda basarse en el principio de paso inocente a través del mar territorial. El paso por los estrechos debe regirse por normas distintas, ya que tanto el derecho del mar actualmente en vigor como las propuestas presentadas a la Conferencia hacen hincapié en el hecho de que el paso a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional no puede suspenderse. Existe la posibilidad de evitar el paso por un mar territorial extendiendo las rutas de navegación, pero es imposible eludir el paso por algunos estrechos. Si la decisión de permitir o denegar el paso pudiera tomarse arbitrariamente sobre la base del concepto de "paso inocente", que aún no está bien definido, ello podría traducirse en medidas discriminatorias contra ciertos Estados y en restricciones al derecho de navegación por razones subjetivas debidas a alianzas existentes, relaciones políticas e intereses particulares de los Estados ribereños. Ello es especialmente aplicable al paso de buques de guerra.

18. Es por tanto necesario resolver separadamente la cuestión del derecho de paso por y sobre los estrechos. Las normas que rigen el tránsito a través de los estrechos se enumeran en el párrafo 2 del artículo 1 del documento A/CONF.62/C.2/L.11. En el caso de estrechos angostos, el Estado ribereño tendrá además derecho a trazar corredores especiales para los efectos del tránsito.

19. Con respecto a las obligaciones impuestas no sólo a los buques en tránsito sino también al Estado ribereño, hay una cuestión que precisa aclararse. El derecho de tránsito será sólo teórico y el tránsito no se hará sin restricciones si el Estado ribereño está facultado para construir estructuras e instalaciones que puedan en realidad cerrar un estrecho angosto.

20. Si bien nadie desea privar a los Estados ribereños de su derecho soberano a pescar, explorar la zona o explotar los recursos naturales, como se declara expresamente en el inciso b) del párrafo 3 del artículo 1 del proyecto de propuesta, los Estados ribereños deben tener en cuenta los intereses de la navegación internacional cuando emprendan tales actividades.

21. Las normas relativas al ejercicio de tránsito sin restricciones por los estrechos evidentemente no significan la derogación de los acuerdos internacionales sobre la materia. La tarea de la Conferencia es redactar normas que fomenten el desarrollo actual y futuro de las relaciones internacionales, de conformidad con las necesidades de la cooperación y la seguridad internacionales a que responde el principio de libre tránsito.

22. El Sr. ARIAS SCHREIBER (Perú) dice que los puntos de vista de su delegación coinciden con los que fueron expresados por el representante de la República Unida de Tanzania en la sesión anterior; hay que distinguir entre los intereses de la humanidad en general y los intereses de ciertos Estados.

23. El tránsito de las naves mercantes por los estrechos utilizados para la navegación internacional representa un uso pacífico de los mares, se presume en sí mismo inocente y beneficia a todos los países. Como tal, debe ser preservado sin discriminaciones de ninguna especie y los Estados ribereños de los estrechos deben facilitar el tránsito de dichas naves para que sea expedito y seguro. Las naves mercantes deben cumplir las disposiciones dictadas por los respectivos

Estados ribereños a fin de evitar perjuicios con respecto a la preservación del medio marino y la seguridad de la navegación. El tránsito de naves de guerra no suele obedecer a un interés general ni a un uso pacífico e inocente de los mares, sino a los intereses estratégicos y militares de un reducido número de Potencias marítimas. Es verdad que, en determinados casos, puede servir a otros Estados, pero debe considerarse como un mal necesario mientras subsistan posibilidades de conflictos entre naciones. Es razonable que las naves de guerra respeten los derechos y los legítimos intereses de los Estados ribereños. El único procedimiento adecuado para llegar a un acuerdo satisfactorio entre los Estados usuarios y los adyacentes a los estrechos es revisar y precisar el concepto del paso inocente por el mar territorial, especificando lo que las naves en tránsito pueden y no pueden hacer.

24. El proyecto presentado por el Reino Unido (A/CONF.62/C.2/L.3) y el proyecto presentado por un grupo de países socialistas (A/CONF.62/C.2/L.11) insisten en un enfoque que no se compadece con la naturaleza de ese espacio marítimo ni con la evolución del derecho del mar. En vez de referirse al paso de las naves a través del mar territorial y por los estrechos usados para la navegación internacional, esos proyectos siguen hablando de estrechos que comunican una parte de la alta mar con otra parte de la alta mar, cuando lo más probable es que en el futuro no comunicarán dos partes de la alta mar, sino las zonas económicas de uno o más Estados ribereños. Por tanto, la definición debe ser enmendada. Lo importante es tener en cuenta que el espacio que se examina es mar territorial y, como tal, las disposiciones que regulen su uso no pueden pasar por alto los derechos y las competencias que dentro de él corresponden al Estado ribereño.

25. En el ejercicio de esos derechos y competencias, es lógico que el Estado ribereño exija la notificación del tránsito de naves con características especiales; y con mayor razón, que se exija autorización para el tránsito de naves de guerra. Si, como sostienen las grandes Potencias, el propósito de ese paso es inocente, las naves de guerra en tránsito deben dar testimonio de su inocencia de acuerdo con la convención. Lo mismo vale para el tránsito de las naves submarinas, cuyo ocultamiento sólo podría explicarse por razones muy opuestas a la inocencia. Al igual que otras delegaciones, el orador confía en que se darán más explicaciones sobre el tema de los submarinos.

26. No comprende cómo se puede negar la facultad del Estado ribereño de adoptar medidas de precaución cuando tenga motivos fundados para temer una amenaza grave a sus legítimos intereses por motivo del tránsito de naves de cualquier clase por estrechos que estén comprendidos en su mar territorial. Dicho punto está abarcado en el artículo 37 del proyecto de artículos presentado por Malta a la Comisión sobre la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos fuera de los Límites de la Jurisdicción Nacional (A/9021, vol. III y Corr.1, secc. 17); en cambio, el proyecto de artículos presentado por el Reino Unido y el presentado por los países socialistas lo excluyen. En realidad, este último proyecto hasta prohibiría que se exija a los buques en tránsito que se detengan o que suministren cualquier tipo de información.

27. Todo ello demuestra a las claras que ciertas Potencias marítimas intentan valerse del derecho del mar como instrumento de sus políticas de manos libres, al servicio de sus planes de hegemonía, y pretenden que los demás Estados sean cómplices de semejantes propósitos. Incluso llegan al extremo de condicionar el reconocimiento de amplias zonas de jurisdicción nacional para fines principalmente económicos a la simultánea adopción del libre tránsito por los estrechos para fines principalmente bélicos, con la vana esperanza de que los países que no son ribereños de estrechos acepten ese género de componendas. El Perú no se prestará

a tal juego y abriga la certeza de una respuesta similar por parte de aquellos Estados que se oponen a las pretensiones de una minoría de Potencias marítimas y desean establecer un nuevo orden jurídico sobre el uso y explotación de los mares asentado en los principios de la paz y la justicia para todos los pueblos del mundo. A primera vista, parecería que las propuestas presentadas por la delegación de Omán (A/CONF.62/C.2/L.16) constituyen un paso en el buen sentido.

28. El Sr. EL KOHEN (Marruecos) dice que desea aclarar un malentendido sobre la posición de su delegación acerca de la cuestión de los estrechos. La delegación marroquí apoya la aplicación del principio de paso inocente, que constituye la base tradicional para la navegación por el mar territorial. La aplicación de tal principio ha permitido el desarrollo del comercio internacional y la cooperación entre las naciones y nunca ha perjudicado, en manera alguna, la navegación internacional. En realidad, ha llegado a ser una práctica de la sociedad internacional y ha demostrado ser enteramente satisfactorio. En consecuencia, no hay necesidad de cambiar la norma del paso inocente por otra que pueda resultar menos cierta, en un momento en que el tráfico se ha hecho más denso y el peligro de accidentes de todo género es mayor que nunca. Recuerda a la Comisión que Marruecos es uno de los patrocinadores del proyecto de artículos sobre la navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos utilizados para la navegación internacional, presentado a la Comisión de fondos marinos (A/9021, vol. III y Corr.1, secc.6), en el que se establece un equilibrio muy preciso entre los elementos del concepto del paso inocente. Ese documento puede servir de base útil en los trabajos de la Comisión.

29. Una ley marroquí del 2 de marzo de 1973 dispone que la navegación a través de los estrechos y su sobrevuelo se permiten en las condiciones establecidas en los acuerdos internacionales en que Marruecos es parte y de conformidad con el principio del paso inocente, tal como se define en el derecho internacional. Como miembro de la Organización de la Unidad Africana (OUA), Marruecos apoya la Declaración de dicha Organización sobre las cuestiones del derecho del mar (A/CONF.62/33) a favor del régimen de paso inocente por los estrechos utilizados para la navegación internacional.

30. El Sr. HARASZTI (Hungría) dice que Hungría, como país sin litoral con un volumen considerable de comercio internacional, tiene interés particular en el libre acceso al mar y atribuye gran importancia a la libertad de paso para todos los Estados, sin discriminación, a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional, independientemente de que tales estrechos formen parte de las aguas territoriales de un Estado ribereño o contengan zonas de alta mar. Tal norma bien establecida del derecho internacional debe incorporarse a la convención sobre el derecho del mar.

31. La doctrina del paso inocente no es suficiente para el paso entre dos partes de la alta mar, a pesar de las disposiciones de la Convención de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua<sup>3</sup>. La doctrina aún puede ser invocada por un Estado ribereño como pretexto para impedir el libre tránsito. En consecuencia, la delegación húngara apoya el proyecto de artículos contenido en el documento A/CONF.62/C.2/L.11, que establece claramente el concepto de libertad de navegación. La doctrina de paso inocente debe aplicarse sólo a los estrechos que unen la alta mar y el mar territorial, en el que se aplica también el principio de paso inocente. Tal punto de vista se recoge adecuadamente en el artículo 2 del proyecto.

32. El derecho de libre paso no afecta al derecho del Estado ribereño de reglamentar el paso de buques a través de los estrechos dentro de sus aguas territoriales en interés de la seguridad de la navegación. Esa reglamentación no debe,

<sup>3</sup> Naciones Unidas, *Recueil des Traités*, vol. 516, pág. 241.

por supuesto, entrar en conflicto con la libertad de navegación.

33. El derecho a la libertad de sobrevuelo debe también reconocerse en la nueva convención. No está de acuerdo con las delegaciones que mantienen que el sobrevuelo debe reglamentarse en convenciones sobre derecho aéreo. La soberanía de un Estado ribereño se extiende al espacio aéreo sobre sus aguas territoriales; la convención debe reconocer esta circunscripción y el derecho de sobrevuelo.

34. El proyecto que figura en el documento A/CONF.62/C.2/L.11 puede servir de base útil para la elaboración de artículos que establezcan el régimen jurídico de los estrechos utilizados para la navegación internacional.

35. El Sr. TUNCEL (Turquía), en sus comentarios preliminares sobre los proyectos de artículos (A/CONF.62/C.2/L.3 y 11) que se están considerando, dice que el Reino Unido y la Unión Soviética han adoptado una actitud muy similar en relación con la contaminación causada por buques en los estrechos internacionales. Parecen opinar que el Estado ribereño no debe ejercer jurisdicción alguna en la materia y que los buques deben limitarse a observar las reglamentaciones internacionales. Existe una opinión complementaria de que el Estado ribereño debe ser responsable a ese respecto, pero debe actuar a la luz de las recomendaciones internacionales a fin de asegurar un régimen uniforme aplicable a los estrechos. La delegación turca se reserva su posición sobre el asunto.

36. El tema de la separación del tráfico fue objeto de un animado debate en la Comisión de fondos marinos. Su delegación no ha tomado una posición al respecto. Sería aconsejable examinar cuidadosamente si las recomendaciones de la organización internacional competente deben tener la condición de derecho convencional obligatorio.

37. Los artículos 19 y 20 de la Convención de Ginebra de 1958 están incorporados en el capítulo II del proyecto de artículos presentado por el Reino Unido. Parecen aplicarse a la responsabilidad criminal y civil con respecto a los buques mercantes y los incidentes de la navegación en los estrechos. La responsabilidad de los buques no mercantes se establece en el artículo 7 del capítulo III del proyecto de artículos del Reino Unido. La definición empleada en este artículo no es la misma que la utilizada en el artículo 25 del capítulo II. El orador confía en que el representante del Reino Unido podrá aclarar este particular. La propuesta soviética no menciona a los buques no mercantes ni indica si la responsabilidad mencionada en el inciso d) del párrafo 2 del artículo 1 es de índole criminal o civil. No está claro si la definición del término "buque de guerra" dada en el artículo 26 del capítulo II del proyecto del Reino Unido se aplica al paso a través de los estrechos. La delegación turca se reserva su posición sobre la materia y examinará las consecuencias de una definición en el contexto de las normas que regulan el paso por el mar territorial y a través de los estrechos.

38. La delegación de Turquía celebra que en la mayoría de las propuestas se reconozca la validez del derecho convencional. La convención que se va a elaborar debe reconocer el régimen jurídico aplicado en todas las convenciones pertinentes anteriores. En el artículo 10 del capítulo III del proyecto del Reino Unido se mencionan las convenciones multilaterales, incluida la Carta de las Naciones Unidas, mientras que el proyecto de artículos presentado por la Unión Soviética no hace referencia a la Carta. El artículo 10 del proyecto del Reino Unido debería dividirse en dos párrafos, uno relativo al régimen jurídico basado en el derecho convencional y otro que proporcione una descripción más detallada del régimen basado en la Carta de las Naciones Unidas. Con respecto al derecho convencional, la delegación turca prefiere la redacción utilizada en el inciso c) del párrafo 3 del artículo 1 del proyecto de artículos de la URSS

que utiliza el término "régimen jurídico" en lugar de "obligaciones".

39. El pilotaje y la asistencia en caso de colisión u otros incidentes son dos temas que deben figurar en la convención. Deben establecerse disposiciones para que los buques sean dirigidos por pilotos de los Estados ribereños, especialmente cuando el paso se efectúa a través de estrechos angostos o con denso tráfico. El Estado ribereño debe poder acudir en ayuda de buques accidentados, ya que los canales deben despejarse cuanto antes para que el paso quede libre.

40. Ha tomado nota con gran interés de la sugerencia hecha por las delegaciones de Dinamarca y de Finlandia en la 11a. sesión, en el sentido de que se establezca una distinción entre los estrechos tradicionales y los creados por la extensión del mar territorial.

41. El Sr. ANDERSEN (Islandia) dice que las cuestiones de un mar territorial de 12 millas, de una zona económica de hasta 200 millas y del paso libre a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional están estrechamente relacionadas entre sí y deben ser objeto de una solución conjunta. Como se ha conseguido un consenso sobre los primeros dos puntos, el tema de los estrechos es de decisiva importancia. Deben dejarse de lado la desconfianza y las suspicacias mutuas a fin de salvaguardar la libertad de navegación por los estrechos y en la zona económica.

42. Ha de conseguirse un equilibrio entre el derecho de paso irrestricto y la protección adecuada de los intereses de los Estados ribereños. A este respecto, apoya las propuestas del Reino Unido (A/CONF.62/C.2/L.3), complementadas por las propuestas de Dinamarca y Finlandia (A/CONF.62/C.2/L.15) y otras propuestas similares, tales como las presentadas por los países socialistas (A/CONF.62/C.2/L.11).

43. Un acuerdo en este sentido facilitaría enormemente la labor de la Conferencia sobre la zona económica. Confía en que el tema de los estrechos no llegue a ser un obstáculo insalvable y que sirva, por el contrario, de factor catalizador para asegurar el éxito en el examen de la zona económica.

44. El Sr. LING Ching (China), comentando las propuestas presentadas por Omán (A/CONF.62/C.2/L.16) y por la Unión Soviética junto con otros cinco países socialistas (A/CONF.62/L.11), dice que la condición jurídica del mar territorial difiere del estatuto de la alta mar. El mar territorial es innegablemente parte inseparable del territorio del Estado ribereño, que ejerce plena soberanía sobre él. Un estrecho situado dentro de los límites del mar territorial difícilmente puede cambiar de condición jurídica y pasar a ser parte de la alta mar simplemente por el hecho de ser utilizado normalmente para la navegación internacional. Es lógico que el Estado ribereño del estrecho ejerza soberanía y jurisdicción sobre éste y que tenga derecho a dictar todas las leyes y reglamentaciones necesarias al respecto. El mismo título del proyecto de artículos presentado por Omán "Navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos utilizados para la navegación internacional", muestra que muchos estrechos continúan siendo parte del mar territorial del Estado ribereño y retienen la condición jurídica correspondiente. Además, la propuesta de Omán prevé expresamente un número de derechos concretos del Estado ribereño en la reglamentación de tales estrechos. En cambio, la propuesta de la Unión Soviética, a la vez que establece restricciones a la soberanía y a los derechos del Estado ribereño, pide el derecho de libertad de navegación para todos los buques sin distinción, incluidos los buques de guerra. Todo ello, en esencia, equivale a negar el estatuto de tales estrechos como mar territorial y la soberanía y jurisdicción del Estado ribereño sobre ellos. Tal desprecio a la soberanía del Estado ribereño del estrecho es inaceptable para su delegación.

45. Con respecto al régimen de paso inocente, la delegación china cree que aunque debe respetarse plenamente la soberanía del Estado ribereño, han de tenerse en cuenta las necesidades de la navegación internacional y adoptarse todas las medidas necesarias para asegurar el comercio internacional sin trabas. Se trata de un punto muy importante, acerca del cual muchos países han expresado, como es natural, su preocupación. En principio, por paso inocente se entiende el paso concedido a buques extranjeros mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden y la seguridad del Estado ribereño y observen las leyes y los reglamentos pertinentes de ese Estado. El proyecto de artículos presentado por Omán no sólo salvaguarda la seguridad y los intereses soberanos del Estado ribereño sino que además tiene en cuenta los intereses de la navegación internacional. Se enuncian en él varios criterios objetivos y razonables que permiten el paso irrestricto para los buques mercantes extranjeros, y se prevén amplias garantías para los buques que realizan normalmente transportes internacionales. La delegación china cree que esas propuestas pueden servir de base a las deliberaciones de la Comisión.

46. El paso de buques militares extranjeros es, sin embargo, un asunto completamente distinto y debe diferenciarse claramente del paso de buques mercantes extranjeros, tal como lo han señalado acertadamente los representantes de Sri Lanka y de la República Unida de Tanzania, en las sesiones 11a. y 12a. respectivamente. Las Superpotencias han intentado siempre eliminar tal distinción tras la cortina de humo de la expresión “todos los buques”, y han adoptado pretextos de toda índole en su intento de imponer el libre paso de los buques de guerra a través de los estrechos.

47. Una Superpotencia ha afirmado que su insistencia en la libertad de navegación por los estrechos tiene por objeto fomentar el comercio internacional. El fomento de tal comercio es un deseo legítimo de todos los pueblos del mundo; pero nada tiene que ver con los buques de guerra y los submarinos nucleares. Además, el libre paso de esos buques a través de los estrechos plantea de por sí una amenaza al Estado ribereño o a otros. En la sesión anterior, el representante de la Unión Soviética se refirió a cifras que muestran el aumento del volumen del comercio internacional. Es poco probable que este aumento se deba al paso libre de buques de guerra y submarinos nucleares a través de los estrechos.

48. Esa Superpotencia está tratando de hacer pasar su demanda de paso libre para los buques de guerra por los estrechos bajo la etiqueta de salvaguardar la seguridad colectiva. Ahora bien, ha aumentado apreciablemente su flota en el Mediterráneo y en el Océano Índico, con lo que amenaza directamente la seguridad de los países de esas regiones, infringe su soberanía y se inmiscuye en sus asuntos internos. Tal acción no puede de ningún modo considerarse como medida de seguridad colectiva; por el contrario, agudiza considerablemente la inseguridad en el mundo.

49. Esa Superpotencia hace alarde también de las ideas de paz y de desarme para encubrir la expansión de su fuerza naval. Los hechos muestran que la misma Potencia que habla volublemente sobre el desarme, en realidad ha aumentado su fuerza naval y reforzado sus posiciones estratégicas en el mundo. Uno de sus almirantes ha confesado efectivamente que la armada de su país se ha convertido en un instrumento diplomático de intimidación y contención.

50. De este modo, las ideas de “todos los buques” y “libre paso” propugnadas por las Superpotencias tienen por objeto que sus buques de guerra y submarinos nucleares crucen los océanos del mundo para ejecutar su política expansionista y su estrategia de hegemonía mundial. Si se cumplen estos designios, no sólo la soberanía de los Estados ribereños de los estrechos quedará infringida, sino que la paz y la seguri-

dad de todo el mundo se verá amenazada. China no puede aceptar este enfoque. El proyecto de artículos presentado por Omán prevé que el Estado ribereño puede exigir la notificación previa o el permiso de sus autoridades competentes para los efectos del paso de buques de guerra extranjeros por su mar territorial, de conformidad con los reglamentos en vigor en dicho Estado. La delegación china considera que este requisito constituye el derecho innegable de un Estado soberano y apoya firmemente su inclusión en la convención.

51. Las Superpotencias han propugnado el libre paso a través de los estrechos para todos los buques, incluidos los buques de guerra, como una condición previa para un acuerdo global sobre varios temas relativos al derecho del mar. La delegación de China cree que, como hay ciertas relaciones mutuas entre los distintos aspectos del derecho del mar, en el examen de un tema determinado deben tenerse en consideración los demás temas que con él se relacionan. Sin embargo, esto no debe hacerse nunca a costa de la soberanía de los Estados interesados ni de la paz y la seguridad internacionales. Todo intento de intercambiar el reconocimiento de las legítimas demandas de los países en desarrollo por el libre paso de buques de guerra por los estrechos no será tolerado.

52. El Sr. TARCICI (Yemen) dice que el deber de los Estados ribereños es facilitar en todo lo posible el paso de los buques y aeronaves civiles y mercantes de todos los Estados. Las medidas necesarias para ello hacen obligatorio que el Estado ribereño ejerza soberanía sobre sus aguas territoriales. El deber de un Estado ribereño no sólo es facilitar el comercio internacional, sino también protegerse contra todo ataque o amenaza contra su seguridad y soberanía nacional. Por consiguiente, es indispensable que los buques de guerra y los aviones militares obtengan autorización para pasar por las aguas territoriales. Todo Estado protege celosamente su soberanía, particularmente si es pequeño y está deficientemente armado; ningún Estado puede tolerar la presencia no notificada de buques de guerra, submarinos o aviones militares en la zona bajo su jurisdicción. Sin embargo, una vez que un Estado ribereño se haya asegurado de que los buques o aviones militares no entrañan ningún peligro para su seguridad nacional, debe concederles rápidamente permiso para su paso.

53. No es probable que un instrumento o tratado elaborado bajo la influencia de determinadas Potencias que no tenga en cuenta los puntos mencionados sea firmado por los gobiernos de países que se sienten amenazados; y, ciertamente, no será ratificado por parlamentos que se sientan responsables de la seguridad de su país y de sus generaciones actuales y futuras.

54. El Sr. VANDERPUYE (Ghana) dice que la cuestión de establecer un régimen para los estrechos utilizados por la navegación internacional que goce de aceptación general ha sido motivo de preocupación durante mucho tiempo para la comunidad internacional, como lo prueba la elaboración de regímenes para estrechos tales como los de Gibraltar, Magallanes, Dinamarca, el Bósforo y los Dardanelos, la mayoría de los cuales se establecieron mucho antes de que gran parte de los países representados en la Conferencia surgiesen como naciones. La cuestión ha sido objeto de tratados y convenciones internacionales y ha sido llevada a la Corte Internacional de Justicia. El hecho de que la Conferencia todavía esté considerando la cuestión muestra que las soluciones anteriores no han sido satisfactorias. La Declaración de la Organización de la Unidad Africana sobre las cuestiones del derecho del mar (A/CONF.62/33) reconoce la complejidad de la cuestión de los estrechos utilizados por la navegación internacional al expresar que, en vista de la importancia de esa navegación, los Estados africanos apoyan en principio el régimen del paso inocente, aunque reconocen

la necesidad de definir con mayor precisión ese régimen mediante otras disposiciones concretas.

55. La delegación de Ghana estima que toda solución equitativa del problema debe perseguir un equilibrio entre el interés de la comunidad marítima internacional de atravesar esos estrechos y el interés del Estado ribereño en su propio mar territorial y, en particular, en la seguridad, la salvaguardia de la navegación y la prevención de la contaminación en ese mar. Con tal criterio evaluará toda propuesta que se presente a la Conferencia.

56. Cree que la definición de un estrecho debe ser lo suficientemente completa e incluir no sólo las características geográficas y geomorfológicas, como la anchura y la profundidad, sino también los aspectos funcionales del estrecho, como el tráfico marítimo internacional y los intereses económicos locales.

57. Con respecto a la naturaleza de los buques que pasan a través de los estrechos, la delegación de Ghana cree que, si en virtud de su anchura un estrecho queda comprendido en el mar territorial del Estado o los Estados ribereños del estrecho, sólo ha de permitirse el paso inocente, salvo que se disponga otra cosa en un tratado. La delegación ghanesa aprecia el argumento esgrimido por los defensores del concepto de la libertad de navegación — el cual, dicho sea de paso, es totalmente nuevo en lo que respecta a su aplicación a los estrechos — en el sentido de que la aplicación de ese concepto es necesaria debido al propuesto reconocimiento de una anchura de 12 millas para el mar territorial, reconocimiento que ha de significar que un gran número de estrechos van a quedar comprendidos en el mar territorial de uno o más Estados. La delegación de Ghana apoyará la aplicación del concepto de la libertad de navegación con respecto a los estrechos situados fuera del mar territorial, pero no en cuanto a las zonas comprendidas dentro de ese mar. Cree que ha de haber diferentes regímenes para las distintas categorías de estrechos.

58. A juicio de la delegación de Ghana, los buques mercantes deben disfrutar de mayor facilidad de paso que los buques de guerra, siempre en la inteligencia de que la nueva convención sólo ha de ocuparse del paso de buques de guerra en tiempo de paz. La cuestión del sobrevuelo se debería regular en el marco de la Convención de Chicago sobre la aviación civil internacional<sup>4</sup> o de otro acuerdo, pero no en la presente Conferencia.

59. La delegación de Ghana está firmemente convencida de que los intereses legítimos de los Estados ribereños de reglamentar el tránsito a través de los estrechos deben ser reconocidos y protegidos y que todo acuerdo debe proteger la paz y la seguridad de tales Estados ribereños. Por consiguiente, propone varias fórmulas para su examen por la Comisión.

60. Primero, cuando un estrecho utilizado para la navegación internacional entre una parte de la alta mar y otra parte de la alta mar tenga más de 24 millas de anchura, todos los buques en tránsito disfrutarán de la misma libertad de navegación de que gozan en la alta mar, cuando naveguen por la faja de aguas del estrecho situada fuera del mar territorial o de las aguas interiores del Estado ribereño.

61. Segundo, la libertad de navegación habrá de ejercerse, sin embargo, teniendo debidamente en cuenta los intereses del Estado ribereño en lo que respecta a su seguridad nacional, sus normas sanitarias y el control de la contaminación, así como en lo relativo a la conservación y reglamentación de las pesquerías.

62. Tercero, el paso por estrechos comprendidos en el mar territorial de uno o más Estados por buques de todas las naciones deberá regirse por el principio del paso inocente tal como se aplique al paso a través del mar territorial del

Estado. El derecho de sobrevuelo de las aeronaves por un estrecho se regirá por los mismos principios que el paso de los buques.

63. Cuarto, los buques de guerra tendrán que notificar previamente a los Estados ribereños su intención de atravesar un estrecho comprendido en las aguas territoriales de dos o más Estados. En la zona del estrecho esos buques no deberán realizar ningún ejercicio o práctica de tiro, utilizar armas de ninguna clase, lanzar aviones, emprender trabajos hidrográficos ni realizar cualquier otra actividad que no esté relacionada con el tránsito.

64. El Sr. STEVENSON (Estados Unidos de América), haciendo uso de la palabra en ejercicio de su derecho de réplica, explica al representante de Egipto, que le ha preguntado qué seguridades puede haber de que un submarino sumergido, en tránsito a través de un estrecho, respete la obligación de no amenazar la seguridad del Estado de que se trate, que los Estados Unidos se proponen acatar cabalmente todo tratado que sea firmado y ratificado. Es evidente que siempre hay el peligro de que los Estados no cumplan sus obligaciones jurídicas, ya sea con respecto a un buque de superficie o a un submarino; sin embargo, el historial de su país al respecto es muy bueno. Precisamente, el hecho de que esté tratando de que se establezca un derecho de tránsito submarino indica su intención de cumplir sus obligaciones.

65. Un estrecho es una zona de aguas limitadas en la que ningún comandante de un buque de superficie, y mucho menos un submarino, decidiría tomar medidas que amenacen la seguridad de un Estado ribereño del estrecho. Por otra parte, puesto que los submarinos están dotados para viajar sumergidos, ésta es la manera más segura que tienen de pasar por un estrecho internacional.

66. En respuesta a la pregunta de por qué los Estados Unidos no han cumplido la obligación de notificar o pedir autorización con respecto a los buques de guerra que pasan por el mar territorial, incluidos los estrechos comprendidos en ese mar, el orador señala que tal requisito de notificación o presentación de una solicitud de autorización no forma parte del actual régimen de paso por el mar territorial, aprobado en 1958, respecto al mar territorial. En verdad, las propuestas específicas presentadas en la Conferencia de 1958 para exigir tal notificación o autorización no fueron aprobadas.

67. La delegación de los Estados Unidos estima que cualquier requisito de tal índole con respecto a los buques de guerra no sería aconsejable, dado que tendería a comprometer a los Estados ribereños de los estrechos mucho más directamente en cuestiones de tránsito que nada tienen que ver con sus propios intereses y podría, tal vez, exponerlos a presiones de las que se verían libres de otro modo.

68. El representante de Egipto y otros representantes han dado a entender que el tránsito de buques de guerra o de aviones militares a través o sobre los estrechos sin previa notificación o autorización podría tener visos de ilicitud. Sin embargo, es poco realista considerar propuestas que supongan discriminar contra los derechos de navegación de los buques de guerra o aviones militares. El ejercicio del derecho de legítima defensa, individual y colectivo, está reconocido en la Carta de las Naciones Unidas y en repetidas decisiones adoptadas por las Naciones Unidas. Todas las naciones, sean o no ribereñas de estrechos, reconocen la importancia de mantener ese derecho para la protección de su vital integridad territorial y política. El mantenimiento de los derechos de tránsito para los buques de guerra y aviones militares no sólo es compatible con la Carta, sino que además es la única política compatible con las realidades mundiales y la estabilidad internacional.

69. La Sra. KELLY DE GUIBOURG (Argentina) y el Sr. PRIETO (Chile) señalan que el Tratado de 1881 que

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 15, pág. 297.

define las fronteras entre sus países asegura la libertad de navegación a través del estrecho de Magallanes para los buques de todos los pabellones.

70. El Sr. ABDEL HAMID (Egipto), tras dar las gracias al representante de los Estados Unidos por su respuesta, señala que precisamente por haber un peligro es que su delegación ha hecho la pregunta. El representante de los Estados Unidos

ha dicho que lo más seguro para un submarino es pasar sumergido; pero también hay que tener en cuenta la seguridad de los que viven en las costas y se debe lograr un equilibrio. La delegación egipcia se reserva el derecho a volver más adelante sobre la cuestión.

*Se levanta la sesión a las 13.15 horas.*