

14a. sesión

Martes 23 de julio de 1974, a las 15.30 horas

Presidente: Sr. Andrés AGUILAR (Venezuela).

Estrechos utilizados para la navegación internacional (continuación)

[Tema 4 del programa]

1. El Sr. SULEIMAN (Omán) presenta el proyecto de artículos sobre la navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos utilizados para la navegación internacional (A/CONF.62/C.2/L.16), y reitera ciertos principios básicos.
2. Primero, deben tratarse conjuntamente la navegación por el mar territorial y la navegación a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional, ya que dichos estrechos forman parte del mar territorial.
3. Segundo, la reglamentación de la navegación a través de los estrechos debe establecer un equilibrio satisfactorio entre los intereses particulares del Estado ribereño y los de la navegación marítima internacional.
4. Tercero, la reglamentación debe contribuir tanto a la seguridad de los Estados ribereños como a la seguridad de la navegación marítima internacional. Ambas finalidades pueden servirse mediante el ejercicio razonable y adecuado del Estado ribereño del derecho a reglamentar la navegación por su mar territorial.
5. Cuarto, la reglamentación debe tener en cuenta las realidades económicas y los desarrollos científicos y tecnológicos que han tenido lugar en los últimos años y prever normas adecuadas para reglamentar la navegación de ciertos buques con características especiales.
6. Quinto y último, la reglamentación debe corregir los defectos de la Convención de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua¹ especialmente en lo concerniente al paso de buques de guerra por el mar territorial, incluidos los estrechos.
7. El proyecto de artículos que figura en el documento A/CONF.62/L.16 se divide en dos partes: la primera se ocupa del paso inocente por el mar territorial, y la segunda trata del derecho del paso inocente por los estrechos utilizados para la navegación internacional.
8. El artículo 1, sobre el derecho de paso inocente, reproduce el párrafo 1 del artículo 14 de la Convención de Ginebra.
9. El artículo 2 define el paso; el párrafo 1 es igual al párrafo 1 del artículo 2 del proyecto presentado por Fiji 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. 31), excepto que se ha considerado necesario retener la frase "aguas inte-

riores" en la forma en que apareció originalmente en el párrafo 2 del artículo 14 de la Convención de Ginebra; el párrafo 3 está tomado del párrafo 2 del artículo 3 del proyecto de ocho Potencias presentado a la Comisión de fondos marinos (*ibid.*, secc. 6).

10. El párrafo 2 del artículo 3 es una modificación del párrafo 2 del artículo 16 del capítulo II del proyecto de artículos del Reino Unido (A/CONF.62/C.2/L.3), con la introducción de la expresión "como las siguientes" para indicar que la lista de actividades no es exhaustiva.

11. Los deberes del Estado ribereño se enumeran en el artículo 4, mientras que el artículo 5 trata de los derechos. El artículo 6 trata de la reglamentación de la navegación internacional de conformidad con normas de derecho internacional.

12. El artículo 8 trata de la navegación de buques con características especiales. Se señala a la atención que no se precisa la notificación previa para el paso de buques cisterna que transporten petróleo o productos químicos. Los buques mercantes reciben un trato especial en virtud del artículo 10. El artículo 13 se refiere a buques del Estado explotados con fines comerciales, mientras que el artículo 14 trata de los buques del Estado explotados con fines no comerciales. En virtud del párrafo 3 del artículo 15, el Estado ribereño puede supe- ditar el paso de buques de guerra por su mar territorial a la previa notificación o a la previa autorización.

13. La parte II del proyecto de artículos se refiere al derecho de paso inocente por los estrechos utilizados para la navegación internacional. El artículo 20 trata de los estrechos según la definición que dio la Corte Internacional de Justicia en el caso del Estrecho de Corfú² y, por consiguiente, no se aplica a los estrechos que no han sido utilizados históricamente para la navegación internacional. Como innovación importante, cabe señalar en el artículo 22, que trata de los deberes especiales de los Estados ribereños, la norma de que el paso de buques mercantes extranjeros se presumirá inocente. El reconocimiento de que los buques mercantes cumplen un deber internacional para con la humanidad y desempeñan un importante papel en el comercio internacional, que es a su vez un instrumento del desarrollo, justifican esta nueva noción sobre la presunción de paso inocente.

14. El Sr. CHAO (Singapur) dice que la cuestión de la navegación internacional a través de los estrechos interesa a su país, en primer lugar, porque Singapur depende en gran medida del comercio internacional y, en consecuencia, le es vital el mantenimiento del paso libre a través de los estrechos y,

¹ Naciones Unidas, *Recueil des Traités*, No. 516, pág. 241.

² *Affaire du détroit de Corfu, arrêt du 9 avril 1949, C.I.J. Recueil 1949, pág. 4.*

en segundo lugar, por razones de ubicación geográfica, ya que su país, rodeado por aguas territoriales de los países vecinos, sólo tiene acceso a la alta mar a través de los estrechos.

15. La Comisión tiene ante sí tres proyectos de artículos: el proyecto presentado a la Comisión de fondos marinos por Chipre, España, Filipinas, Grecia, Indonesia, Malasia, Marruecos y Yemen (A/9021, vol. III y Corr.1, secc. 6), el presentado por Fiji (*ibid.*, secc. 31) y el más reciente proyecto de artículos del Reino Unido (A/CONF.62/C.2/L.3). La delegación de Singapur toma nota con agrado de que los artículos pertinentes de los tres proyectos tienen por objeto tratar de asegurar que el régimen que reglamente el paso por estrechos sea razonablemente objetivo. No obstante, existen diferencias básicas de enfoque entre los tres proyectos. El proyecto de las ocho Potencias se basa en el principio de que la navegación por el mar territorial y la navegación a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional deben tratarse como una sola entidad, ya que dichos estrechos forman parte del mar territorial. La propuesta de Fiji sólo se refiere a los estrechos de manera indirecta, al disponer en el párrafo 2 del artículo 4 que no se suspenderá el paso inocente de buques extranjeros a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional. La propuesta del Reino Unido establece una diferenciación entre el paso por mares territoriales y el paso por estrechos y prescribe regímenes diferentes para reglamentarlos.

16. Los estrechos constituyen un vínculo vital entre distintas partes del mundo y el mantenimiento de la comunicación es esencial para el beneficio de toda la comunidad internacional. El paso por el mar territorial tiene un carácter menos importante y, por consiguiente, deberían establecerse regímenes distintos para el mar territorial y para los estrechos. En todo caso, lo que en definitiva importa es que las normas que se adopten sean objetivas.

17. El Sr. LACLETA Y MUÑOZ (España) dice que las propuestas que se han presentado a la Comisión reflejan dos concepciones diferentes en relación con el paso por los estrechos utilizados para la navegación internacional. Cabe considerar tres puntos diferentes en relación con estas propuestas: sus efectos respecto de la naturaleza del espacio marítimo, sus efectos en relación con el régimen de la navegación en esas aguas, y, por último, su actitud respecto a la esencial distinción entre buques mercantes y buques de guerra.

18. Para un grupo de Estados, las aguas de un estrecho dejan de ser, propiamente hablando, parte del mar territorial. En efecto, en el párrafo 1 del artículo II del proyecto presentado por los Estados Unidos a la Comisión de fondos marinos en 1971³, se habla de que "todos los buques y aeronaves en tránsito gozarán, para los efectos del tránsito por esos estrechos y sobre ellos, de la misma libertad de navegación y de sobrevuelo que en la alta mar". En el texto del proyecto de los países socialistas (A/CONF.62/C.2/L.11) se han suprimido las palabras "que en la alta mar", pero basta leer atentamente el párrafo 2 del artículo 1 para comprender que la libertad invocada es la misma que existe en la alta mar.

19. En contrapartida, en el proyecto presentado a la Comisión de fondos marinos por Fiji en 1973 (A/9021, vol. III y Corr.1, secc. 31) y en el proyecto de las ocho Potencias (*ibid.*, secc. 6), como en el proyecto recientemente presentado por Omán (A/CONF.62/C.2/L.16), se ha colocado correctamente el tema de los estrechos donde lo incluyó la resolución 2750 C (XXV) de la Asamblea General, es decir, en el régimen del mar territorial. Los estrechos, por más que sean utilizados para la navegación internacional, como muy bien

lo expresa el artículo 20 del proyecto de Omán, "forman parte del mar territorial de uno o más Estados".

20. La delegación de España ha afirmado inequívocamente que la soberanía del Estado ribereño se extiende a los estrechos que forman parte del mar territorial, sean o no utilizados para la navegación internacional (véase A/CONF.62/C.2/L.6).

21. Con respecto a los efectos de las propuestas sobre el régimen de la navegación por los estrechos, en la propuesta del Reino Unido (A/CONF.62/C.2/L.3), en la de los países socialistas (A/CONF.62/C.2/L.11) y en la de Dinamarca y Finlandia (A. CONF.62/C.2/L.15), así como en las presentadas por los Estados Unidos en 1971³ y por Italia en 1973 (A/9021, vol. III y Corr.1, secc. 19), se adopta una fórmula común: libertad de navegación para todos los buques y libertad de sobrevuelo para todas las aeronaves. En realidad, se trata de establecer para los estrechos la misma libertad que se ha reconocido para la alta mar. El objetivo de algunos países es que en esta Conferencia se deje reducida a 3 millas la anchura del mar territorial en determinados espacios marítimos, es decir, los estrechos de otros Estados.

22. La segunda tendencia la reflejan el proyecto de 1973 de las ocho Potencias y el proyecto recién presentado por Omán, que se refieren al régimen de la navegación por los estrechos como "derecho de paso inocente". Este régimen constituye un equilibrio entre los intereses del Estado ribereño y los legítimos intereses de la navegación internacional. El proyecto de Omán define con claridad el paso inocente y establece de manera precisa las competencias del Estado ribereño en la materia. Se trata de una propuesta equilibrada, que armoniza los derechos y deberes de toda las partes y constituye una adecuada base de negociación.

23. Con respecto a la distinción entre buques mercantes y buques de guerra, el orador señala que la navegación de los buques mercantes por los estrechos debe estar garantizada y facilitada, ya que son los vehículos del comercio y la cooperación pacífica internacional; pero, en el caso de los buques de guerra, y todos estos textos se caracterizan por extranjera implica una potencial amenaza para el Estado ribereño. Los proyectos de artículos que figuran en los documentos A/CONF.62/C.2/L.3, 11 y 15, al igual que el proyecto presentado por los Estados Unidos en 1971 y el presentado por Italia en 1973, no distinguen entre buques mercantes y buques de guerra, y todos estos textos se caracterizan por un elemento muy significativo: se ha prescindido de la disposición que señala que los submarinos deben navegar en superficie y mostrar su bandera, con lo que se aspira a consagrar el derecho a que los submarinos atraviesen los espacios marítimos sometidos a la soberanía de otro Estado sin el conocimiento de éste. Además, todas estas propuestas tienen otra característica común, es decir, la libertad de sobrevuelo en tránsito de las aeronaves de toda clase, civiles y militares, sobre los estrechos, lo que equivaldría a enmendar la Convención sobre la aviación civil internacional firmada en Chicago en 1944⁴, que exige la previa autorización del Estado para las aeronaves militares que sobrevuelan el mar territorial, del que forman parte los estrechos.

24. El régimen del paso inocente se aplica a la navegación marítima en superficie y no tienen cabida ni el paso secreto en inmersión ni el sobrevuelo. El proyecto de 1973 de las ocho Potencias y el proyecto de Omán son bien claros en estos extremos. Además, se regula el paso de los buques de guerra con normas que, admitiendo el derecho de paso, salvaguardan al Estado ribereño al exigir que sea inocente, facultándole también para pedir la previa notificación o autorización.

³ Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 21, anexo IV.

⁴ Naciones Unidas, *Recueil des Traités*, vol. 15, pág. 297.

25. El Sr. McLOUGHLIN (Fiji) dice que su delegación, teniendo en cuenta las valiosas observaciones hechas con respecto al proyecto de artículos que presentó en la Comisión de fondos marinos (*ibid.*, secc. 31), así como las propuestas de otras delegaciones, ha estimado necesario presentar un proyecto revisado, que figura en el documento A/CONF.62/C.2/L.19. Sin perjuicio de cualquier decisión definitiva que se pueda adoptar en relación con el régimen o regímenes aplicables al paso de buques extranjeros por los estrechos, el proyecto se relaciona con el concepto de paso inocente tanto a través del mar territorial como de los estrechos. Por consiguiente, la delegación de Fiji estima que, si se aceptase el régimen de paso inocente a través del mar territorial que propone, cabría prever las mismas normas para el régimen o los regímenes aplicables a los estrechos.

26. Los principios básicos enunciados en el proyecto original se han mantenido, aunque con ligeras modificaciones. Por ejemplo, en el artículo 5 del nuevo proyecto se tiene en cuenta la prevención de la infracción de la legislación pesquera del Estado ribereño. Asimismo, en el nuevo proyecto se establece el derecho del Estado ribereño a controlar las actividades de pesca que se realicen en sus aguas y a tomar medidas contra la contaminación en el marco del Convenio internacional para la prevención de la contaminación del mar originada por buques, de 1973. En el nuevo proyecto de artículos se propone una definición más clara de los poderes del Estado ribereño para reglamentar el paso por el mar territorial; en cuanto a las limitaciones de esos poderes, cabe señalar que en los casos en que en el proyecto de artículos se omiten cuestiones a las que se hace referencia en otras propuestas, esas omisiones no deberán considerarse accidentales. Esas cuestiones se han omitido, en verdad, porque ya se han tratado suficientemente en otros proyectos de artículos y no necesitan más elaboración.

27. El Sr. NAJAR (Israel) dice que a su delegación, como a muchas otras, le preocupan ciertas tendencias a limitar la libertad de la navegación en los estrechos y otros espacios marinos, en una época caracterizada por un desarrollo rápido del tráfico marítimo y por la creciente interdependencia económica y tecnológica entre todos los Estados. Sin ánimo de menoscabar los intereses y derechos de los Estados ribereños, entre los cuales figura Israel, es menester reconocer que estas tendencias podrían crear incertidumbres y tensiones que no servirían a los intereses de nadie. Con este ánimo, Israel reafirma su posición particularmente en favor de la libertad de navegación y de sobrevuelo en todos los estrechos que comunican dos partes de la alta mar o a la alta mar con el mar territorial de un Estado extranjero.

28. La delegación de Israel ha escuchado con atención las explicaciones de la delegación del Reino Unido en la 11a. sesión respecto de la clasificación del paso en tránsito en diversas categorías. A su juicio, esta clasificación tiene un carácter empírico más que normativo y convendría que las disposiciones de la convención se redactaran en términos más generales, para que tuvieran más amplia aceptación. En particular, la delegación de Israel estima que la tesis reflejada en el artículo 8 del capítulo III de la propuesta del Reino Unido (A/CONF.62/C.2/L.3), relativa a los estrechos que unen a la alta mar con el mar territorial de un Estado extranjero, es infundada y no puede ser aceptada.

29. Es lamentable que la propuesta del Reino Unido y la de los seis Estados socialistas (A/CONF.62/C.2/L.11) introduzca un elemento injustificado de discriminación respecto de estos estrechos. A diferencia de propuestas de otros Estados y, en particular, la de los Estados Unidos de América, las propuestas del Reino Unido y de los países socialistas violan el principio de la igualdad de trato de todos los estrechos que unen dos partes de la alta mar o la alta mar con el mar territorial de un Estado extranjero, principio de igualdad

consagrado, no obstante, en el párrafo 4 del artículo 16 de la Convención de Ginebra de 1958.

30. El derecho a la libertad de navegación a través de un estrecho que constituye el único acceso desde la alta mar al mar territorial de un Estado y viceversa es un principio fundamental del derecho internacional que prevalece sobre toda otra consideración de carácter geográfico o de otra índole. Tal estrecho debe estar abierto a la libre navegación y al sobrevuelo.

31. Precisamente cuando la Conferencia sobre el Derecho del Mar se esfuerza por conferir derechos más importantes a los países con desventajas geográficas — como lo requiere la Declaración de Kampala (A/CONF.62/23) y como lo ha subrayado la delegación de la Unión Soviética en la 22a. sesión plenaria — no es el momento para introducir una discriminación nueva en detrimento de los países ribereños semimediterráneos, cuyo acceso a la alta mar es a través de un estrecho. Es evidente que debe buscarse y emplearse una formulación adecuada para respetar y reafirmar el principio de igualdad entre los estrechos, como se prevé en el párrafo 4 del artículo 16 de la Convención de Ginebra de 1958.

32. El Sr. MESLOUB (Argelia) dice que Argelia ha movilizado todos sus recursos para lograr el bienestar de su población. Para ello, es necesario promover y desarrollar una cooperación internacional amplia, fundada en la igualdad, el respeto y los beneficios mutuos.

33. Argelia es un país en situación geográfica desventajosa y, además, su acceso a los espacios oceánicos se efectúa exclusivamente a través de estrechos. Por su carácter de país en desarrollo, ribereño de un mar semicerrado y prácticamente desprovisto de recursos, sería lógico que estuviera sometido a un régimen especial de acceso a los espacios oceánicos. Ese derecho de libre tránsito debería ser similar al que se desea reconocer a los países sin litoral porque, a juicio de la delegación de Argelia, no tendría sentido reconocer a un país en situación geográfica desventajosa derechos sobre los recursos biológicos situados en las zonas económicas vecinas si, al mismo tiempo, se le negaran los medios encaminados a permitir el disfrute de esos derechos.

34. Teniendo en cuenta esas consideraciones, la delegación de Argelia estimó conveniente preparar un proyecto de artículos (A/CONF.62/C.2/L.20) que, si bien son susceptibles de ser perfeccionados, pueden ayudar a que la Conferencia llegue a una solución justa y, por lo tanto, aceptable para todos.

35. Cabe recordar en primer lugar que dicho proyecto ha sido concebido en el marco de un contexto especial, el de los mares semicerrados como el Mediterráneo, y considera únicamente un tipo de estrecho, el que comunica dos partes de la alta mar y que se utiliza tradicionalmente para la navegación internacional. Excluye, pues, la categoría de estrechos que comunican el mar territorial de un Estado con la alta mar.

36. En lo que se refiere al régimen de paso, se establece la distinción entre los buques mercantes y asimilados, y los buques de guerra y asimilados. En cuanto a los primeros, debe prevalecer el régimen de libre tránsito cuando provienen de puertos de ciertos países, como Argelia, para los cuales el estrecho es la única vía de paso, o cuando se dirigen a esos países. Por supuesto, el reconocimiento en ese contexto determinado del derecho de libre tránsito, sin trabas ni restricciones de ninguna clase, implica como contrapartida el respeto de ciertas normas destinadas a facilitar la navegación.

37. En cuanto a los buques de guerra y asimilados, el paso a través de esos estrechos debe efectuarse bajo el régimen de paso inocente, ya que la delegación de Argelia estima que

el Estado soberano tiene derecho a que se salvaguarden sus legítimos intereses en materia de seguridad.

38. Esa distinción atiende por un lado los intereses de la comunidad internacional, protegidos a través del derecho de libre tránsito, y los intereses de los países ribereños del estrecho, protegidos mediante la noción de paso inocente. A la vez evidencia las aspiraciones pacíficas de los países pequeños y medianos, cuyo único deseo es asegurar el bienestar y el desarrollo de sus pueblos.

39. El orador subraya que el proyecto de artículos presentado no se refiere a la cuestión del sobrevuelo, porque Argelia comparte la opinión de que ese aspecto no incumbe a la Conferencia, sino a otros órganos ya existentes. Igualmente, hace hincapié en que dicho proyecto no cuestiona el estatuto del paso a través de los estrechos que ya han sido objeto de Convenciones internacionales.

40. La delegación de Argelia expresa la esperanza de que el proyecto que figura en el documento A/CONF.62/C.2/L.20 cuente con el apoyo de todas las delegaciones y está dispuesta a cooperar con ellas para resolver este problema crucial.

41. El Sr. PRIETO (Chile) dice que su delegación atribuye gran importancia a la cuestión de los estrechos utilizados para la navegación internacional, porque éste fue el tema que guió a las grandes potencias a presentar sus primeros proyectos conjuntos, que más tarde dieron origen a la Comisión ampliada de fondos marinos.

42. Dada la importancia del tema para la comunidad internacional, es necesario ser muy riguroso en la caracterización de la figura jurídica correspondiente, para que no haya lugar a equívocos respecto de qué se entiende por estrechos utilizados para la navegación internacional.

43. La delegación de Chile ha observado que los proyectos presentados sobre el tema 4 por algunas delegaciones no contienen definición precisa alguna, hecho que la delegación chilena ya señaló, como también lo hicieron las delegaciones del Canadá, Noruega y Francia, en la Comisión de fondos marinos.

44. Los estrechos utilizados para la navegación internacional han sido definidos por la costumbre internacional, por la jurisprudencia internacional en el fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre el caso del Estrecho de Corfú en abril de 1949, y por la Convención de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.

45. En el caso del Estrecho de Corfú, la Corte Internacional de Justicia definió los estrechos utilizados para la navegación internacional como aquellos que, sirviendo a la navegación internacional, ponen en comunicación dos partes de la alta mar. En esa definición existen dos elementos bien concretos, esto es, un elemento geográfico y el hecho de que el estrecho sea utilizado para la navegación internacional, es decir, que los estrechos son indispensables y, por lo tanto, es tradicionalmente habitual su uso por las naves de todos los países.

46. El orador cita el párrafo 4 del artículo 16 de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua y dice que en él también se encuentran los dos elementos básicos señalados en la sentencia del caso del Estrecho de Corfú, esto es, el elemento geográfico de comunicación entre dos partes de la alta mar y el elemento de uso habitual para la navegación internacional.

47. De todo lo expuesto se deduce que es imprescindible que en la convención que elabore la Conferencia se defina qué se entiende por estrecho utilizado para la navegación internacional. Por ello, la delegación de Chile solicita que cuando la Mesa elabore el documento de trabajo sobre el tema, indique en una nota de pie de página que los estrechos utilizados para la navegación internacional son aquellos que

han sido definidos por la sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el caso del Estrecho de Corfú y por el párrafo 4 del artículo 16 de la Convención de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.

48. El PRESIDENTE dice que la Mesa ha tomado nota de la sugerencia de Chile.

49. El Sr. OGUENDERE (Nigeria) dice que Nigeria no es un Estado limítrofe de estrechos, razón por la cual su interés en el tema que se está examinando se relaciona con la utilización pacífica del mar por los buques mercantes de todos los Estados, incluso el propio, y con el paso de los buques de guerra a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional y de aquellos que se encuentran en el mar territorial de un Estado, con sujeción a normas jurídicas internacionalmente aceptadas. A ese respecto, la delegación de Nigeria conviene con el Canadá (véase la 13a. sesión) y Chile en que la futura convención debe definir adecuadamente la expresión "estrechos utilizados para la navegación internacional".

50. Hace pocos siglos, los mares pertenecían a dos grandes Potencias, España y Portugal, entre las cuales las bulas papales habían dividido los océanos y las *terra incognita*. Más tarde, esas dos grandes Potencias fueron desafiadas por otras que no querían aceptar tal situación, entre ellas, Gran Bretaña, Francia, Holanda, Alemania y Bélgica. Desde entonces, las Superpotencias han desplazado a las grandes Potencias en la influencia mundial. Las dos primeras Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebradas en Ginebra en 1958 y 1960, trataron en vano de otorgar a los Estados ribereños, incluso a los Estados ribereños de estrechos, la soberanía sobre una parte del mar adyacente a sus costas. Pero ahora, la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar debe modificar el desequilibrio histórico que ha permitido a unos pocos Estados disfrutar de derechos y ventajas muy superiores a aquellos de que disfrutaban los demás.

51. A la luz de esos antecedentes históricos, la delegación de Nigeria estudió las propuestas contenidas en el capítulo III del documento A/CONF.62/C.2/L.3 presentado por el Reino Unido, el proyecto de artículos contenido en el documento A/CONF.62/C.2/L.6 presentado por España y el proyecto de artículos contenido en el documento A/CONF.62/C.2/L.11 presentado por los países socialistas.

52. Nigeria, al igual que otras delegaciones, hace una distinción tajante entre el paso de buques mercantes a través de los estrechos que forman parte del mar territorial y el paso de buques de guerra y submarinos a través de esos estrechos. Los proyectos contenidos en los documentos A/CONF.62/C.2/L.3 y 11 postulan la libertad de paso igual a aquella de que se disfruta en la alta mar, llamada "derecho de paso en tránsito" en el documento A/CONF.62/C.2/L.3 y "libertad de navegación" en el documento A/CONF.62/C.2/L.11. Nigeria está de acuerdo en que todos los Estados deben gozar del "derecho de paso en tránsito" o de la "libertad de navegación" a través de todos los estrechos que se encuentren fuera de las zonas territoriales de los Estados ribereños y, por lo tanto, que se encuentren dentro de las zonas económicas exclusivas o de la alta mar, sin tener en cuenta si la convención convendrá en que la anchura del mar territorial sea de 12 ó de 50 millas náuticas. Sin embargo, fiel a la Declaración de la Organización de la Unidad Africana sobre las cuestiones del derecho del mar (A/CONF.62/33), Nigeria asigna gran importancia a la navegación internacional a través de los estrechos que forman parte del mar territorial de un Estado y, en principio, apoya el régimen de paso inocente con sujeción a aclaraciones más precisas sobre la definición del régimen.

53. A continuación, el orador detalla algunas de las aclaraciones que considera necesarias en esa definición. En vir-

tud del párrafo 6 del artículo 14 de la Convención de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, los submarinos tienen la obligación de navegar en la superficie y de mostrar su bandera cuando gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial. Además, en virtud del artículo 15, el Estado ribereño no ha de poner dificultades al paso inocente por el mar territorial, y en virtud del artículo 16, el Estado ribereño puede tomar, en su mar territorial, las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente.

54. Los artículos propuestos por el Reino Unido en el capítulo II de la parte III del documento A/CONF.62/C.2/L.3 son muy útiles, si bien, a juicio de la delegación de Nigeria, el artículo 16 debe terminar en el inciso c) del párrafo 2. Considera también que el artículo 17 de dicho proyecto, que se limita a reproducir el párrafo 3 del artículo 16 de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, debería incluir los otros párrafos de dicho artículo, es decir, que debería tomarse plenamente en cuenta la sección III de la convención relativa al derecho de paso inocente.

55. Finalmente, el representante de Nigeria considera que debe suprimirse toda referencia a la libertad de sobrevuelo en el proyecto de artículos del Reino Unido y en el de los países socialistas.

56. Nigeria escuchó atentamente los argumentos encaminados a relacionar el paso por los estrechos con la seguridad nacional de un Estado o de un grupo de Estados, y señala que el concepto de poder estatal ha cambiado desde que entró en vigor la Carta de las Naciones Unidas. El orador dice que los argumentos relativos a la seguridad nacional en apoyo de la libertad de paso por los estrechos son indefendibles en el derecho internacional, a menos que se basen en un tratado celebrado entre los Estados ribereños de un estrecho, en virtud del cual se garantice la libertad de navegación por el estrecho a todos los Estados partes en dicho tratado.

57. Uno de los elementos positivos de la propuesta del Reino Unido y de la de los países socialistas es la disposición referente a la responsabilidad del Estado del pabellón por los perjuicios ocasionados por los buques que atraviesan los estrechos y el mar territorial. La delegación de Nigeria felicita a los patrocinadores de ambos proyectos.

58. El Sr. MATTI (Albania) dice que apoya el principio de la soberanía del Estado ribereño del estrecho. Los Estados tienen el derecho soberano a establecer el régimen necesario para la protección de sus intereses y, al mismo tiempo, deben asegurar la navegación internacional sin discriminación alguna.

59. A ese respecto, existen dos tendencias patrocinadas por dos grupos de Estados. Por una parte, los países ribereños que se sienten amenazados por la política expansionista e imperialista de las Superpotencias y reivindican derechos soberanos sobre sus aguas territoriales, de las que forman parte los estrechos. Frente a éstos, se encuentran las dos Superpotencias que han aumentado considerablemente su fuerza militar, naval y aérea y propugnan el paso libre por los estrechos. Su país, al igual que todos los países amantes de la paz, apoyará al primer grupo de Estados y se opondrá a la política imperialista de las Superpotencias.

60. El paso a través de los estrechos debe hacerse de conformidad con la ley del Estado ribereño, que expedirá la oportuna autorización a los buques y aeronaves de guerra. Con respecto a los buques mercantes, la opinión unánime es que debe permitírseles el paso sin restricciones por los estrechos, pero el Estado ribereño puede dictar los reglamentos que estime oportunos a fin de evitar cualquier amenaza a su soberanía que pudiera acarrear el uso por ciertas Potencias de navíos comerciales con fines de espionaje.

61. La defensa del principio de la soberanía del Estado ribereño sobre las aguas del estrecho es una cuestión de prin-

cipio, en la que están implicadas cuestiones de seguridad ante la amenaza de la política expansionista de las Superpotencias.

62. Con respecto a los estrechos que no se utilizan para la navegación internacional, se trata de un asunto interno de los Estados interesados que debe ser resuelto por ellos mismos.

63. El Sr. AL-SAUD AL-SABAH (Kuwait), hablando primero en nombre del Irak, los Emiratos Arabes Unidos, la República Árabe Libia, la Arabia Saudita, Qatar y Kuwait, dice que la expresión "estrechos utilizados para la navegación internacional" debe limitarse estrictamente a los estrechos que unen dos partes de la alta mar. En consecuencia, los gobiernos en cuyo nombre habla no se han adherido a la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de 1958, puesto que se oponen a la interpretación de este concepto en el párrafo 4 del artículo 16 de dicha Convención, que equipara a todos los estrechos. Esta disposición tuvo una motivación política para acomodar intereses concretos en cierta región.

64. El orador, hablando en nombre de su delegación, dice que la actitud de los Estados en relación con la cuestión de los estrechos está determinada en gran medida por consideraciones geográficas y realidades políticas, que dividen a los Estados en tres categorías principales: Estados limítrofes de estrechos; pequeñas Potencias que tienen un interés vital en la navegación de los buques mercantes a través de los estrechos; y grandes Potencias que, además de sus intereses en la navegación mercante, reclaman privilegios especiales para los buques y aeronaves de guerra. El Estado limítrofe del estrecho tiene derecho a la seguridad, al orden y a la protección de sus costas contra la contaminación y otros peligros. Igualmente, hay que reconocer el legítimo derecho de los buques mercantes de la comunidad internacional al paso libre y sin obstáculos a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional.

65. Si se trata o no de paso inocente, actualmente lo determina subjetivamente el Estado ribereño, el cual puede decidir arbitrariamente si el paso es perjudicial para la paz, el orden o la seguridad. Deben formularse criterios objetivos que garanticen la libertad de tránsito a todos los buques mercantes, a la vez que salvaguarden los intereses básicos del Estado ribereño.

66. Sin embargo, deben aplicarse criterios diferentes a los buques y aeronaves de guerra, en vista de los riesgos que implica su paso. El concepto de notificación previa puede servir como una fórmula de transacción a este respecto.

67. Debe concederse especial atención al problema de los Estados cuyo sólo acceso al océano es a través de un estrecho. La navegación comercial de estos Estados depende completamente del concepto de libertad de tránsito. Hay que proteger los intereses comerciales de estos Estados en situación geográfica desventajosa. Su delegación presentará un texto detallado sobre los conceptos que acaba de exponer.

68. El Sr. YANKOV (Bulgaria) dice que su país, por estar frente a un mar semicerrado y tener acceso a los océanos sólo a través de estrechos internacionales, atribuye gran importancia al establecimiento de un régimen de tránsito viable y equitativo a través de estrechos utilizados por la navegación internacional. El enfoque funcional de *jus communicationis*, que siempre se ha aplicado y forma una parte fundamental del derecho marítimo, conduce a una importante diferenciación entre el régimen del mar territorial y el de los estrechos utilizados por la navegación internacional. Esta diferenciación no se puede pasar por alto, aduciendo que dichos estrechos forman parte del mar territorial, argumento éste que no se funda necesariamente en el derecho ni en la práctica.

69. Conscientes de los derechos legítimos de los Estados ribereños, Bulgaria y las otras cinco delegaciones que copatrocinan el proyecto de artículos distribuido con la signatura A/CONF.62/C.2/L.11 han tratado de lograr un equilibrio justo de todos los intereses en una solución que se aparta en gran medida del concepto tradicional de la libertad de la alta mar en relación con los estrechos utilizados por la navegación internacional y prevé un régimen regulado de tránsito libre e irrestricto. El derecho a la libre navegación de los Estados del pabellón tiene como contrapartida requisitos y obligaciones explícitas. Por ejemplo, en virtud de distintos párrafos del proyecto de artículos, se dispone que los buques de guerra en tránsito no lleven a cabo actividades militares o de otra índole; que los Estados ribereños tendrán el derecho a fijar rutas marítimas y sistemas de separación del tráfico; que los buques en tránsito, en particular los buques cisterna de gran tamaño, adopten todas las medidas de precaución necesarias para impedir la contaminación de las aguas y el litoral de los estrechos; que el armador del buque o el causante de daños a los Estados ribereños, incluso el Estado del pabellón en última instancia, asuman la responsabilidad por dichos daños; que el Estado ribereño tendrá derechos soberanos sobre las aguas, los fondos marinos y los recursos vivos y minerales de los estrechos, reconociéndose así sus intereses económicos; y que el Estado ribereño no deberá levantar en los estrechos ninguna construcción que pudiera estorbar o impedir el tránsito de los barcos.

70. Estas disposiciones reflejan los arduos esfuerzos que se han realizado para conciliar el tradicional régimen de la libertad de la alta mar aplicado a los estrechos utilizados por la navegación internacional con las necesidades de los Estados ribereños.

71. Se ha sostenido que el régimen del libre tránsito a través de los estrechos se debería aplicar sólo a los buques mercantes y que se debería requerir la autorización previa del Estado ribereño para el tránsito de buques de guerra. Este criterio, sin embargo, crearía serios problemas al permitir la concesión o denegación de acceso a los estrechos por razones subjetivas, que muy a menudo podrían ser arbitrarias y de carácter político. No es posible admitir que un número muy limitado de Estados ribereños de estrechos utilizados por la navegación internacional gocen de esta discreción con respecto al sistema mundial de navegación y al equilibrio militar en los océanos. El transporte y las comunicaciones internacionales, así como la paz y seguridad del mundo, son de una importancia vital para la comunidad internacional en su conjunto. Por consiguiente, su control no puede quedar en las manos de unos pocos Estados. Por el contrario, debería estar basado en un régimen objetivo y equitativo que proporcione un marco jurídico viable para su funcionamiento.

72. Con respecto al sobrevuelo, se aplicaría *mutatis mutandis* el régimen de libre paso previsto en el artículo 3 del proyecto de artículos. Este régimen está estrechamente relacionado con el régimen de los estrechos, por ser una parte importante del sistema mundial de comunicaciones. En consecuencia, carece de fundamento la opinión de que la cuestión del sobrevuelo no forma parte del derecho del mar, y la convención que se elabore deberá contener algunos principios básicos en esta materia. De ser necesario, se podría prever un tratado que se ocupe completamente de la navegación aérea.

73. La delegación de Bulgaria se adhiere a la propuesta de que se haga referencia en la futura convención a la Carta de las Naciones Unidas. Por otra parte, está dispuesta a tener en cuenta las sugerencias razonables que conduzcan a verdaderas negociaciones en las que el régimen de los estrechos sea examinado conjuntamente con el régimen del mar territorial, el concepto de la zona económica, y el régimen internacional de los fondos marinos y oceánicos fuera de la jurisdicción nacional.

74. El Sr. AL-QADHI (Irak) dice que la delegación de Irak no está de acuerdo con el artículo 3 del proyecto de artículos propuesto por España en el documento A/CONF.62/C.2/L.6. En cuanto al proyecto de artículos contenido en el documento A/CONF.62/C.2/L.11, considera que el artículo 1 constituye una salvaguarda y asegura la libertad de navegación a través de los estrechos que comunican dos partes de la alta mar, a la vez que tiene en cuenta los intereses de los Estados ribereños. Dicho artículo considera las aspiraciones de la comunidad mundial. El criterio adoptado para su formulación es objetivo y atiende a la necesidad de la comunidad mundial de desarrollar el comercio internacional y las comunicaciones, a la vez que satisface los intereses de los Estados interesados. La delegación del Irak lo apoya, porque considera que la libertad de navegación es uno de los principios fundamentales del derecho del mar.

75. No obstante, tiene reservas con respecto al artículo 2 de dicha propuesta, así como respecto del artículo 8 del capítulo III del proyecto del Reino Unido contenido en el documento A/CONF.62/C.2/L.3 y reitera lo dicho por el representante de Kuwait en nombre del Irak y otros Estados.

76. El orador formula un llamamiento al Reino Unido para que suprima el artículo 8 de su proyecto. Igualmente pide a las seis Potencias que patrocinan el proyecto de artículos contenido en el documento A/CONF.62/C.2/L.11 que supriman el artículo 2 de su texto.

77. El Sr. SAPOZHNIKOV (República Socialista Soviética de Ucrania) manifiesta que su país patrocinó el proyecto contenido en el documento A/CONF.62/C.2/L.11 porque considera muy importante el problema de los estrechos utilizados para la navegación internacional. Su delegación ya tuvo oportunidad de explicar su posición a ese respecto durante la labor preparatoria de la Comisión de fondos marinos.

78. Ciertos estrechos constituyen la ruta más corta y más conveniente entre los mares y los océanos y son la vía obligada para que los Estados se comuniquen entre sí, cooperen en diferentes esferas y desarrollen relaciones económicas, comerciales y de otra índole. Es, pues, erróneo pretender que la preservación del libre tránsito a través de los estrechos de navegación internacional interesa solamente a algunos Estados, si bien su delegación tiene plena conciencia de que, en el momento actual, no todos los países utilizan los espacios oceánicos y los estrechos en la misma medida.

79. Al establecer principios sobre la navegación internacional, es importante recordar que esos principios deben servir por lo menos durante un decenio, por lo cual es menester tener en cuenta las perspectivas futuras, ya que los estrechos internacionales tendrán cada vez más importancia para el desarrollo de la navegación internacional de todos los países y para la ampliación de las relaciones internacionales.

80. Si bien hay países cuyo acceso al mar no está relacionado con ningún estrecho, muchos otros dependen de los estrechos para su acceso al mar. Tal es el caso de los países adyacentes al mar Mediterráneo y al mar Negro.

81. La República Socialista Soviética de Ucrania atribuye particular importancia a los artículos contenidos en el documento A/CONF.62/C.2/L.11, especialmente el artículo 1, e insiste en que debe reconocerse la libertad de navegación y la de sobrevuelo por el espacio aéreo utilizado tradicionalmente por aeronaves extranjeras entre una parte de la alta mar y otra parte de la alta mar.

82. Su país no pierde de vista el hecho de que es igualmente importante asegurar los legítimos intereses de los Estados ribereños interesados. El proyecto de artículos incluye detalladas disposiciones a ese respecto y puede constituir una buena base para la futura convención, en interés de todos los Estados.

83. Desea subrayar que el concepto de paso inocente no puede servir de base para un arreglo satisfactorio. Ese concepto de paso inocente no puede aplicarse a los estrechos que constituyen una parte de la alta mar. Los buques pasan de una parte a otra de la alta mar a través de dichas vías que, con frecuencia, constituyen el único acceso a los océanos de que disponen, por lo que la navegación del estrecho no puede ser objeto de reglamentación unilateral por parte del Estado ribereño.
84. Ciertamente, los Estados ribereños deben disponer de algún poder reglamentador sobre la navegación a través de los estrechos, pero este control debe responder a los intereses de la navegación internacional. Otorgar a los Estados ribereños poderes absolutos de reglamentación no garantizaría la igualdad y la justicia, ya que de esa manera los Estados ribereños podrían hacer objeto de discriminación a los Estados con los que no mantuvieran buenas relaciones.
85. Los defensores del principio del control del Estado ribereño aducen como motivo los intereses estratégicos de las flotas militares de las Superpotencias y la amenaza creciente que representan. Sin embargo, hay que decir claramente que el control de los estrechos por parte del Estado ribereño no conseguirá frenar el crecimiento de las unidades navales militares, ya que, en su mayoría, los países con flotas de guerra no tienen necesidad de utilizar los estrechos para llegar a los océanos. El problema sólo se resolverá mediante la propuesta de la Unión de República Socialistas Soviéticas sobre el desarme general y completo. El régimen del mar territorial no puede servir de base al régimen de los estrechos.
86. Refiriéndose a la intervención del representante de China en la sesión anterior, el orador señala que China continúa demorando los trabajos de la Conferencia al insistir una y otra vez en hacer declaraciones facciosas. Así, se ha referido a las actividades de buques de guerra de otros países, como si ella misma no los tuviese. Cabe preguntarse, por consiguiente, cuál es la posición de China con respecto al desarme. La verdad es que cuando la Unión Soviética, apoyada por la mayoría de los países en desarrollo, propuso que se celebrase una Conferencia sobre el desarme general, China presentó objeciones; cuando en la Asamblea General se consideró la declaración sobre la prohibición de las armas nucleares, esa declaración recibió el apoyo de los países en desarrollo, pero no el de China; China también se opuso a la reducción de los presupuestos de defensa, la cual habría permitido liberar recursos para beneficio de los países en desarrollo.
87. El Sr. JUNIUS (Liberia) dice que, como ya lo manifestó en la declaración formulada en la 33a. sesión plenaria, el 9 de julio, Liberia apoya la libertad de paso a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional. Por el momento, su delegación se abstiene de insistir en un régimen de "libre paso" en oposición a "paso inocente", ya que esos términos aún no han sido definidos satisfactoriamente por la Comisión.
88. La Conferencia tal vez altere gran parte del derecho del mar, pero cabe subrayar que ese derecho no es el que está consagrado en los tratados sobre la materia, ni el que se establece en convenciones que aún no han entrado en vigor. El derecho fundamental del mar que prevalece en el momento actual se basa en el concepto de *mare liberum*, aceptado durante siglos por todos los Estados como elemento cardinal de su derecho consuetudinario.
89. A juicio de la delegación de Liberia, la obligación de aquellos que afirman la necesidad de un amplio control de la navegación es adherirse a salvaguardias completamente objetivas, establecidas mediante acuerdos internacionales, con garantías concretas contra la aplicación discriminatoria de las medidas de control.
90. La delegación de Liberia sólo pide que los que propugnan un acuerdo internacional para la ampliación de su territorio marítimo, con objeto de que comprenda los estrechos internacionales, acepten en el mismo acuerdo la firme obligación de respetar los derechos de los países cuyos buques atraviesan los estrechos, sobre la base de la libertad de los mares.
91. El Sr. FRASER (India) recuerda que, en su intervención en la 27a. sesión plenaria, el 3 de julio, sobre la cuestión de los estrechos, la delegación de la India expresó preocupación por el desarrollo de su flota mercante y apoyó las propuestas que aseguraban el paso libre y sin restricciones de los buques mercantes, así como de otros buques, ya fuera en la alta mar, a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional, o a través de otras vías de navegación tradicionales. Es evidente que el tránsito por los estrechos utilizados para la navegación internacional es absolutamente necesario para las comunicaciones y el desarrollo económico internacionales, si bien el paso a través de las aguas territoriales puede ser simplemente cuestión de conveniencia. Por lo tanto, cualquier impedimento del paso a través de los estrechos puede tener consecuencias de gran alcance en términos de costo y tiempo de transporte.
92. La delegación de la India observa que se han presentado algunas propuestas que merecen cuidadosa atención, entre las cuales cabe citar aquellas que tratan de lograr un equilibrio entre los intereses del Estado del pabellón y los intereses del Estado ribereño o del Estado limítrofe de un estrecho. Los artículos propuestos en el capítulo III del proyecto de artículos presentado por el Reino Unido (A/CONF.62/C.2/L.3) y las enmiendas propuestas por Dinamarca y Finlandia (A/CONF.62/C.2/L.15) pueden ser útiles a ese respecto.
93. La propuesta de las seis Potencias contenida en el documento A/CONF.62/C.2/L.11 también es interesante, al igual que la propuesta de Omán contenida en el documento A/CONF.62/C.2/L.16.
94. A juicio de la delegación de la India, es necesario establecer disposiciones que impongan al Estado del pabellón la obligación de proteger los intereses de los Estados ribereños de que se trate, lo que es de vital importancia para la seguridad del Estado ribereño y para la protección de su medio marino. Igualmente, deberán establecerse disposiciones que aseguren el rápido y continuo paso de buques, y otras que obliguen al buque en tránsito a abstenerse de aquellas actividades que, como la pesca, no están relacionadas con el simple paso. Esas disposiciones también deben incluir la prohibición de que los buques militares lleven a cabo cualquier ejercicio o maniobra, la utilización de armas, el lanzamiento o aterrizaje de aviones y la realización de investigaciones científicas. Como lo sugirió el representante de Singapur, podría establecerse un régimen adecuado para el paso de submarinos, que tuviera en cuenta la necesidad de que navegaran en la superficie al cruzar los estrechos.
95. También se requieren disposiciones más claras para la prevención y el control de la contaminación por buques, y para establecer la responsabilidad del Estado del pabellón con respecto a los daños ocasionados por la no aplicación de las leyes del Estado ribereño.
96. La delegación de la India quisiera también recordar las propuestas presentadas por diversas delegaciones en la Comisión de los Fondos Marinos, así como las variantes al respecto, y espera que el Presidente realice una evaluación de las diversas propuestas presentadas, evaluación que podrá constituir una base para el examen de una cuestión tan importante para los Estados ribereños, los Estados contiguos a estrechos y la comunidad internacional en general.
97. El Sr. GODÓY (Paraguay), apoyado por el Sr. ARIAS-SCHREIBER (Perú), interviene sobre una cuestión de orden

y propone formalmente que, en virtud del artículo 26 del reglamento, la Comisión limite el uso de la palabra a un máximo de 15 minutos.

98. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, entenderá que la Comisión está de acuerdo en limitar el uso de la palabra a un máximo de 15 minutos.

Así queda acordado.

99. El Sr. LING Ching (China), haciendo uso de la palabra en ejercicio de su derecho de contestación, dice que el hecho de que su delegación haya apoyado la propuesta de que se distinga claramente entre los buques mercantes y los buques de guerra, revelando así el verdadero propósito de las Superpotencias al preconizar la libertad de navegación, ha inducido a la delegación de la República Socialista Soviética de Ucrania a defender su posición con sofismas.

100. Con respecto al desarme, China se opone a un "desarme general" indiscriminado y favorece el desarme genuino que incluya, en primer lugar, el desarme de las Superpotencias. China se niega a ser parte en el Tratado por el que se prohíben los ensayos con armas nucleares en la atmósfera, el espacio ultraterrestre y debajo del agua⁵, porque desea

eliminar el monopolio y chantaje nuclear de las Superpotencias. Los ensayos nucleares de China son únicamente de carácter defensivo y por ello ha declarado que nunca será la primera en utilizar armas nucleares, promesa que todavía no se han atrevido a hacer las Superpotencias.

101. China también ha resuelto sus problemas fronterizos con la mayoría de sus países vecinos y no tiene tropas ni bases militares en el extranjero. En cambio, hay quienes se están dedicando a la expansión armamentista desenfrenada, a enviar constantemente sus buques de guerra a miles de millas de sus costas para intervenir en los asuntos internos de otros países, a instalar mediante todos los medios posibles bases militares en otros países, a realizar ejercicios militares frente a las costas de otros países y a expoliar sus recursos. Estos hechos han sido denunciados por la opinión pública del mundo y han sido motivo de protestas por parte de los gobiernos de varios países; la verdad no puede ser distorsionada por sofismas.

102. El Sr. SAPOZHNIKOV (República Socialista Soviética de Ucrania), haciendo uso de la palabra en ejercicio de su derecho de contestación, dice que el hecho real es que el representante de China no se ha referido a ninguna de las cuestiones planteadas por su delegación.

Se levanta la sesión a las 19 horas.

⁵ Naciones Unidas, *Recueil des Traités*, vol. 480, pág. 43.