

C E S E D E N .

## ESTRECHOS INTERNACIONALES

- Por Da. Valentina SIPOLS MAIER.
- Profesora de la Facultad de Derecho de la Universidad de Salamanca.
- Miembro del Seminario de Estudios sobre "Seguridad y Defensa Nacional" del Instituto Español de Estudios Estratégicos del CESEDEN.

Julio - Agosto 1988.

BOLETIN DE INFORMACION nº 211 - X.

## INTRODUCCION

Como es sabido, tras la Segunda Guerra Mundial la Sociedad Internacional sufre profundos cambios en su estructura. - La Carta de las Naciones Unidas de 1945 pone las bases del principio de la libre determinación de los pueblos y la descolonización. Se dá un fuerte impulso a la cooperación internacional y a la progresiva interdependencia de los Estados. Las dos superpotencias --Estados Unidos y la Unión Soviética-- establecen sus áreas de influencia sobre la Comunidad Internacional, produciéndose la consiguiente escisión Este-Oeste. 1945 es fecha que marca un hito en la historia del Derecho Internacional pues a partir de ella comienza la transición del Derecho clásico al Derecho Internacional contemporáneo.

En los años 50. se produce la ruptura de la situación de equilibrio y el nacimiento de la hegemonía de las dos superpotencias. El asunto del Canal de Suez es un claro ejemplo de la imposición clara de la voluntad U.S.A.-U.R.S.S. frente a Europa sin impedimentos de terceros Estados.

En el marco de esta situación, el 21 de Febrero de 1957 la Asamblea General de las Naciones Unidas acordó convocar una Conferencia de Plenipotenciarios para examinar el Derecho del Mar, teniendo en cuenta no sólomente los aspectos jurídicos sino también los técnicos, biológicos, económicos y políticos. En la Conferencia de Ginebra de 1958-60 se aprobaron cuatro Convenciones: la 1ª sobre Mar Territorial y Zona Contigua, la 2ª sobre la Alta Mar, la 3ª sobre Pesca y Conservación de recursos ví

vos de la Alta Mar, y la 4a sobre Plataforma Continental. Esta Convención logra dar pasos importantes en la reglamentación de los espacios marítimos, pero la normativa que se establece comienza a resentirse, precisamente, por las imposiciones y lagunas jurídicas derivadas del ritmo acelerado de la época. A partir de 1958, los factores económicos, la descolonización, la alta tecnología desarrollada por las dos superpotencias y sus aliados, y un cambio en el juego de los elementos estratégicos de los dos Grandes, van a influir decisivamente en la revisión del Derecho del Mar.

Pasando al tema del presente trabajo, hasta el Convenio de Ginebra de 1958-60 la "libertad de paso" por los Estrechos Internacionales estaba regulada por convenciones internacionales para determinados estrechos y, en los demás casos, por el sistema tradicional de la libertad de paso a través de ellos, cuando estos ponen en comunicación dos mares y sirven para la navegación de los distintos Estados, siempre que este paso no ofrezca riesgo, ni atente contra la paz y la seguridad del Estado o Estados ribereños. Sin embargo, fue el Tribunal Internacional de Justicia, en su Sentencia de 9 de Abril de 1949 en el caso del Estrecho de Corfú, quien adoptó el criterio decisivo para definir el concepto de estrecho internacional, que luego fue incorporado al Convenio de Ginebra de 1958-60 sobre Mar Territorial y Zona Contigua -Art. 16, párr. 4º: "El paso inocente de buques extranjeros no puede ser suspendido en los estrechos que se utilizan para la navegación internacional entre una parte de la alta mar y otra parte de la alta mar o el mar territorial de un estado extranjero"- . Pero este "paso inocente" hace referencia a la navegación marítima de superficie, con exclusión de la navegación en inmersión incluidos los estrechos. Así el Art. 14 párr. 6º del Convenio dice: "Los buques submarinos tienen la obligación de navegar en la superficie y de mostrar su bandera". Este era un imperativo de seguridad para el ribereño o los ribereños sobre el estrecho.

A partir de los años 60, la navegación por estas zonas marítimas adquiere una nueva dimensión. Factores de índole política y estratégica por parte de las superpotencias tratan de abrirse camino en la actual sociedad internacional. La presencia de la flota de la Unión Soviética y Norteamericana en el Mediterráneo, el conflicto de Oriente Medio y otra serie de acontecimientos hacen que la figura del régimen tradicional por los estrechos internacionales, regulados en el Convenio de Ginebra de 1958-60, restaba capacidad de movimiento a las superpotencias. Entre los factores estratégicos y políticos de influencia decisiva para la revisión del Derecho del Mar cabe destacar los siguientes: la capacidad oceánica para la disuasión nuclear subma

rina, la problemática de los accesos marítimos en Oriente Medio, la influencia de los estrechos en la estrategia naval y aérea, las implicaciones marítimas del desarrollo de las materias primas, las irregularidades geoestratégicas en islas y archipiélagos, y la disminución relativa de dimensiones de los espacios oceánicos y el paso de grandes extensiones de litoral a poder de nuevos Estados.

En este clima de tensión, los Estados Unidos de Norteamérica y la Unión Soviética presentaron propuestas muy concretas. Entre las más importantes podemos señalar dos: la primera, relativa a la anchura del Mar Territorial en doce millas, y la segunda, introducir un cambio fundamental con respecto al derecho en vigor en el sentido de sustituir el "paso inocente" por el de "libre tránsito" por los estrechos internacionales. Con este nuevo régimen se rompe con todos los esquemas del régimen anterior ya que este "Derecho de libertad de tránsito" sería --aplicable a todo tipo de buques extranjeros --mercantes o de guerra-- pudiéndose hacer el tránsito tanto en la superficie como en inmersión. Otra novedad del nuevo régimen es que consagra un derecho de "libertad de sobrevuelo" sobre las aguas de los estrechos pertenecientes a uno o varios estados ribereños a favor de las aeronaves militares que no estaba contemplado en el Convenio de Ginebra de 1958-60.

Las conclusiones de estas propuestas de las dos superpotencias, esencialmente de carácter político y estratégico, directamente vinculadas al despliegue militar a escala mundial, quedaron finalmente recogidas en un apartado autónomo de la III Conferencia del Derecho del Mar de 1982.

En el presente trabajo vamos a pasar revista a este importante tema del Derecho del Mar estudiando como el principio de la "libertad de paso" a través de los estrechos internacionales ha ido evolucionando hasta el Convenio de Ginebra de 1958-60 sobre Mar Territorial y Zona Contigua, para pasar seguidamente a tratar la profunda transformación que sufre dicho principio en la III Conferencia del Derecho del Mar de 1982. Como ilustración, describiremos después los estrechos internacionales más significativos para la navegación internacional, finalizando el artículo con un estudio especial del Estrecho de Gibraltar por su indudable importancia para nuestro país.

## 1. ASPECTOS GENERALES

Los estrechos internacionales pueden definirse como pasos marítimos angostos que sólo se someten a un régimen especial cuando ponen en comunicación dos mares libres (1), ó también como aquellas vías acuáticas naturales que conectan dos tramos de mar (2). Sólomente pueden considerarse supeditados a la soberanía de un Estado determinado cuando ambas orillas le pertenecen y su anchura no sobrepasa el doble de la medida que tengan sus aguas territoriales --hasta 1930, en que la regla de las tres millas era la comúnmente aceptada, si la mencionada anchura del estrecho era superior a seis millas quedaba un corredor o pasillo marítimo de libre navegación entre ambas zonas de aguas territoriales (3)--. En el caso en que un estrecho divide las costas de diferentes estados cada uno de ellos ejercerá su haz de competencias dentro de los límites laterales y en profundidad de sus respectivos mares territoriales. Si la estrechez fuese manifiesta y hubiese superposición de las aguas territoriales de los diversos estados ribereños se fijará una línea divisoria por el centro del canal, a menos que se dispusiera otra cosa por alguna norma convencional en materia de delimitación.

Otra posibilidad es la de aquellos estrechos que ponen en comunicación un mar cerrado con un mar libre. El estado que posea sus dos orillas --caso del Estrecho de Kerch de la Unión Soviética que conecta las aguas del mar de Azov con las del mar Negro-- tiene derechos exclusivos de soberanía sobre el estrecho pudiendo cerrarlo a la navegación si así lo desea (4).

Si el estrecho pone en comunicación dos mares libres perteneciendo ambas orillas a un mismo estado éste no podrá ser cerrado a los buques mercantes siguiendo una norma generalmente aceptada según la cual: los estados en tiempo de paz conceden la "libertad de paso" a través de los estrechos internacionales que ponen en comunicación dos partes de la alta mar, sin la autorización del estado ribereño, siempre que este paso sea inocente.

De todo ello se deduce que el principio fundamental del Derecho Internacional que rige es el de la "libertad de paso" es decir, la existencia de un derecho común aplicable a todos los estrechos internacionales, incluso en ausencia de Tratado (5).

Al margen de estas disposiciones generales, encontramos una serie de estrechos --precisamente, los más importantes

de la comunidad internacional-- , en los que la "libertad de paso" por los mismos está regulada por normas convencionales, p.e. el estrecho de Gibraltar, el de Magallanes, los de Bósforo y los Dardanelos, los Daneses de Sund, etc. (6).

Doctrinalmente, el principio de la "libertad de paso" por los estrechos internacionales es defendido por Hugo Grocio (7). En su obra "De la libertad de los Mares", afirma que: "el - Derecho de tránsito inocuo es obligatorio". Para Vattel; "Los estrechos deben ser considerados libres, cuando sirven a la comunicación de los mares cuya navegación es común a todas las naciones o a muchas...", con tal de que el paso sea inocente y no ofrezca riesgo". En términos similares se expresan Azuni, Wheaton, Fiore y Calvo (8).

Pero también encontramos opiniones a favor de un paso restringido, como en Hall (9) cuando dice que: "Este derecho de paso inocuo no se extiende a los barcos de guerra". Philip C. Jessup (10) por su parte señala que "Respecto de los buques de guerra la regla sana parece ser la de que no tienen, en absoluto, derecho legal a pasar a través de las aguas territoriales del estrecho de un Estado.

Este principio de la libertad de paso fue incorporado luego en los distintos proyectos, tanto particulares como oficiales. Entre ellos cabe citar; el Art. 11 del Proyecto del Instituto de Derecho Internacional (Estocolmo, 1928), Art. 10 del Proyecto del Convenio sobre la Jurisdicción Marítima en tiempo de paz de la "International Law Association" (Viena, 1926), Art. 6 del Proyecto de la "Kokusaiko Gakkway (Toko, 1926), Art. 14 - del Proyecto sobre aguas territoriales de la Facultad de Derecho de Harvard (1927), el Art. 9 del Proyecto del Instituto Americano de Derecho Internacional (1927), etc. En todos estos Proyectos, si bien se establece el ejercicio del derecho de paso libre para los barcos de guerra, se indica también que el estado ribereño puede sujetarlos a reglamentación especial (11).

En la Conferencia de Codificación de Derecho Internacional de La Haya de 1930 sobre Derecho del Mar el tema de la navegación por los estrechos internacionales se trató en el marco del régimen de la navegación por el Mar Territorial (12), estableciéndose en el Art. 12 del Proyecto de Convenio una regla general para los buques de guerra extranjeros, no exigiendo ni autorización ni notificación previa, pero dejando libertad al estado ribereño para reglamentar las condiciones de este tránsito.

Aún cuando la codificación no llegó a buen término, - esta fue la práctica seguida por los estados, contando por otro

lado con el apoyo de los internacionalistas de mayor prestigio de la época. Así podemos señalar a Hill y Renau, quienes dicen que: "Se admite como principio de Derecho Internacional que un estrecho que une dos mares libres debe ser libre". Oppenheim -- por su parte coincide con estas opiniones: "Los buques de guerra extranjeros deben ser admitidos en tales estrechos que forman parte de un highway para el tráfico internacional". Sánchez de Bustamante establece la distinción con respecto al derecho de paso cuando "las reglas son más amplias y más favorables al tránsito internacional..., en este grupo figura el paso por los estrechos que comunican entre sí dos mares libres o un mar libre con un mar interior que tenga más de un estado ribereño". -- Wilson dice que "el paso innocuo por los estrechos, cualquiera que sea su anchura, está ordinariamente permitido en tiempo de paz". Fauchille dice: "el uso de un estrecho debe ser enteramente libre, no debiéndose diferenciar en nada del de la alta mar" (13). Finalmente, Verdros opina que: "está reconocido, en general, que los estrechos que unen dos mares libres y tienen importancia para el tráfico marítimo internacional no se pueden cerrar completamente, ni en caso de guerra. Sin embargo, el estado ribereño -- puede imponer limitaciones en interés de su seguridad" (14).

Pero aún existiendo tal principio común de "libertad de paso" aplicable a todos los estrechos destinados a la navegación internacional, éste ha sido objeto de controversia por parte de determinados estados ribereños. Y es precisamente el Tribunal Internacional de Justicia, en su sentencia de 9 de Abril de 1949 en el caso del estrecho de Corfú, quien adoptó el criterio decisivo para definir el concepto de estrecho internacional. En este caso, el Gobierno de Albania alegó ante el Tribunal que el canal del Norte de Corfú no pertenecía a la categoría de vías marítimas internacionales en relación a las cuales existe derecho de paso, porque: no constituye una ruta que deba seguirse necesariamente entre dos partes de la alta mar, es de importancia secundaria, y sirve casi exclusivamente al tráfico local.

El Tribunal consideró que el carácter de *estrecho internacional* no se debe ni al volumen del tráfico ni a la mayor o menor importancia que presenta para la navegación internacional sino que está asociado a la situación geográfica del estrecho -- en tanto que ponga en comunicación dos partes de la alta mar, y al hecho de que sea utilizado para los fines de la navegación internacional (15). En relación con este punto, el Gobierno británico indicó que en el periodo comprendido entre el 1 de Abril de 1936 y el 31 de Diciembre de 1937 pasaron 2.884 navíos a través del estrecho de Corfú con pabellones pertenecientes a distintos Estados. Ante todo ello, el Tribunal llegó a la conclusión de que el Canal del Norte de Corfú debía ser considerado -- perteneciente a la categoría de vías marítimas internacionales cuyo paso no puede ser prohibido en tiempo de paz por un Estado costero.

## 2. EL CONVENIO DE GINEBRA DE 1958-60 SOBRE EL DERECHO DEL MAR.

En el Convenio de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua nos encontramos con normas generales y particulares que presentan los siguientes problemas:

En primer lugar, la noción de estrecho implica tener en cuenta tres elementos importantes (González Campos (16)): el elemento geográfico, conforme al cual estrecho es un paso natural en el medio marino que constituye una contracción de las aguas afectadas y separa dos espacios terrestres -insulares o continentales- poniendo en conexión dos áreas de mar; el elemento funcional, que fue puesto de relieve por el Tribunal Internacional de Justicia en el asunto del Estrecho de Corfú, está recogido en el Art. 16, párr. 4º del Convenio de Ginebra, al sostener que se trata de una vía de comunicación que se utiliza "para la navegación internacional"; y por último, el elemento jurídico, consistente en que las aguas del estrecho forman parte del mar territorial de uno o varios Estados, como se deduce de la inclusión del Art. 16, párr. 4º en las disposiciones relativas al "Mar Territorial", y al "Derecho de Paso Inocente" (hay que tener en cuenta que este precepto considera estrechos los espacios que unen una parte de la alta mar, o el mar territorial de un Estado).

### El régimen de navegación por los estrechos internacionales.

Está englobado en el derecho de paso inocente, pero con excepciones importantes.

Como se sabe, dentro del mar territorial existe un equilibrio entre los intereses del estado ribereño como intereses particulares en orden a su seguridad y los intereses generales de la comunidad internacional relacionados con la navegación a través de su mar territorial. De ahí que frente a los derechos del estado ribereño se reconozca el derecho de paso inocente a los buques extranjeros para navegar por el mar territorial de cualquier estado (Arts. 14 al 23 del Convenio de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua).

Sin embargo, hay que tener en cuenta que el estado ribereño puede suspender temporalmente el paso inocente de buques extranjeros por *determinados lugares* de su mar territorial cuando dicha suspensión "es indispensable para la protección de su seguridad", debiendo hacerlo sin discriminación y con la publicidad oportuna (Art. 16, párr. 3).

Contrariamente a lo que sucede en el mar territorial el Art. 16, párr. 4º afirma que "el paso inocente de buques extranjeros no puede ser suspendido en los estrechos", prohibición que se justifica por la importancia capital de estas vías de comunicación para la navegación internacional. No obstante, el estado ribereño puede someter el paso a la previa "notificación" o "autorización" respecto a los buques de guerra, lo cual en modo alguno equivale a una negativa del derecho de paso, sino a una adecuada "ordenación de paso inocente" de modo que no perjudique la paz y seguridad del estado ribereño sobre el estrecho, ni afecte a la navegación de otros buques.

### La navegación aérea

Respecto de la navegación aérea no se reconoce de modo alguno "la libertad de sobrevuelo" sobre los estrechos internacionales que forman parte del mar territorial de uno o varios estados ribereños, ya que la soberanía del Estado se extiende al Mar Territorial y, conforme al Art. 1º del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil: "Cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio". El citado Convenio obliga a casi todos los Estados miembros de la comunidad internacional. De sus normas se deduce, no obstante, que las aeronaves civiles de los Estados contratantes que no se dediquen a vuelos regulares gozan de dos importantes derechos en interés de la comunicación internacional, los llamados "1ª y 2ª libertades del Convenio de Chicago": la libertad de tránsito sobre el territorio y la libertad de hacer escalas para fines no comerciales. Por el contrario, en lo que respecta a las aeronaves, el Art. 3º, apart. c) del Convenio dice textualmente: "que de conformidad con el Derecho Internacional Común, ninguna aeronave de otro Estado volará en éste sin autorización del Estado de sobrevuelo".

### 3. LOS ESTRECHOS INTERNACIONALES EN LA III CONFERENCIA DEL DERECHO DEL MAR DE 1982.

En esta Conferencia se buscaba claramente la modificación del régimen existente en los estrechos internacionales cubiertos por el mar territorial de uno o más Estados ribereños. En efecto, pese a la Resolución 2.750 (XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, que en su párrafo segundo se refería literalmente a la "cuestión de los Estrechos Internacionales", para algunas delegaciones este enunciado se transformó --

sorprendentemente en la cuestión de "la libertad de sobrevuelo en los estrechos internacionales", tema atractivo que consagra una nueva regla del Derecho del Mar que, desde el punto de vista sistemático, se aparta de la estructura de la Convención de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua. Si esta última regulaba la navegación por los estrechos dentro de las disposiciones relativas al Mar Territorial, la nueva Convención dedica a la materia una parte autónoma.

Esta nueva regla del Derecho del Mar -de libertad de navegación y de sobrevuelo -se ha tratado de justificar en el marco de la cuestión de la anchura del Mar Territorial. Puesto que la regla para la extensión del mismo se iba a establecer en 12 millas, ello traía como consecuencia que un número considerable de Estados con estrechos utilizados para la navegación internacional, atravesados hasta ese momento por un corredor de alta mar en su parte media, quedaban totalmente cubiertos por aguas territoriales (p.e. los Estrechos de Dover, Gibraltar, Bering, Bab-el-Mandeb, los Estrechos de Malaca, etc.) y sustraídos por consiguiente a la libertad de navegación y de tránsito de la alta mar.

La existencia del derecho de paso inocente por las aguas territoriales, que no puede ser suspendido por el estado ribereño en los estrechos que se utilizan para la navegación internacional (17), entrañaba necesariamente el establecimiento de ciertos correctivos, como eran -para el momento- esas hipotéticas libertades de navegación y sobrevuelo. También se señaló que las normas actualmente vigentes en este tema eran "inadecuadas" e "insatisfactorias", pues dejaban en manos de los estados ribereños el completo control (que podría llegar a ser arbitrario) de la navegación internacional.

El interés del cambio por parte de las grandes potencias se debía, por otra parte a que el régimen tradicional del paso inocente en los estrechos utilizados para la navegación internacional obstaculizaba la movilidad del despliegue estratégico de carácter hegemónico de Estados Unidos y la Unión Soviética y sus aliados militares de uno y otro bloque. Este despliegue requería, en efecto, el paso de submarinos en inmersión y el libre sobrevuelo de las aeronaves militares. Por ello, cuando se inicia el proceso de revisión del Derecho del Mar que condujo a la Convención de 1982, las superpotencias y las grandes potencias militares se pusieron de acuerdo para la implantación de un régimen de libre navegación y sobrevuelo en los estrechos utilizados para la navegación internacional (18).

En el primer texto de negociación (Texto único oficio so para fines de negociación), Parte II, redactado en 1975 como resultado del tercer periodo de sesiones, apareció el régimen - que de un modo fundamental iba a figurar en la Convención de -- 1982. Algunos de los estados ribereños de estos estrechos no se encontraban dispuestos a admitir excepciones a las reglas ordinarias sobre el paso inocente. También puntualizaban que el reconocimiento de un derecho de sobrevuelo no era tema apropiado para ser incluido en una Convención sobre Derecho del Mar. Pero esta resistencia de los estados ribereños fue debilitándose paulatinamente en los sucesivos periodos de sesiones, debido a las fuertes presiones de las superpotencias y grandes potencias y - ante la neutralidad o pasividad del Grupo de los 77. Solo España mostró su disconformidad hasta el último momento (19).

Es preciso señalar, sin embargo, que las superpotencias militares no extendían sus pretensiones a todos los estrechos utilizados para la navegación internacional sino a algunos de ellos (20). Así en el TIOFN fue incorporada una fórmula transaccional que establecía dos regímenes aplicables a dos clases de estrechos. Así es como aparece el nuevo concepto de "Derecho de paso en tránsito" que regiría para los estrechos utilizados para la navegación internacional que quedan territorializados por la ampliación a 12 millas del mar territorial. Este derecho de paso en tránsito comprende el ejercicio de la libertad de navegación y sobrevuelo "exclusivamente para los fines - de tránsito rápido e ininterrumpido", lo que permite el paso de buques de guerra, de submarinos en inmersión y de aviones, pero excluye el detenerse o realizar maniobras militares u otro tipo de demostraciones en esas aguas. El derecho normal de "paso inocente", no sujeto a suspensión, se seguirá aplicando a todos -- los demás estrechos, incluso a aquellos que conectan la alta -- mar con el mar territorial de un Estado (21).

Como ya se ha indicado, España mostró desde el principio de esta Conferencia sus preferencias por el sistema del - paso inocente contemplado en el Art. 16, párr. 4º, del Convenio de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua, ya -- que el nuevo sistema afectaba a la soberanía y seguridad de España al incluir manifiestamente al Estrecho de Gibraltar (22). España no firmó en un principio la Convención, entre otras cosas porque no logró enmendar la III Parte sobre los Estrechos - utilizados para la navegación internacional. Concretamente, los cuatro artículos que codificaban el derecho de paso en tránsito por los mismos, justificando su posición en que: una cuestión - de gran importancia, que le afectaba muy directamente, como es el tema del Estrecho de Gibraltar en disputa con Gran Bretaña, no había sido recogido adecuadamente en el Texto. Por otra parte,

España tampoco pudo aceptar la Resolución sobre los recursos de los territorios cuya soberanía era objeto de controversia entre Estados. A pesar de todo ello, y previa autorización del Consejo de Ministros de 28 de Noviembre de 1984, España firmó finalmente la Convención el 5 de Diciembre del mismo año, haciendo no obstante constar una serie de declaraciones interpretativas de ciertos artículos (23).

Otra intervención muy significativa en esta Conferencia fue la de Chile en relación con el Estrecho de Magallanes, del que se consideraba como única poseedora. En una carta de fecha 7 de Abril de 1982, Chile rechazó "la pretensión expresada por el representante argentino en cuanto a atribuir a su país - el carácter de co-riberaño del Estrecho de Magallanes" cuyas -- dos riberas se encuentran en realidad bajo soberanía chilena. -- Igualmente rechazó la afirmación argentina de que el referido -- estrecho no sería el único utilizado para la navegación interna-- cional del cual Chile es riberaño (24).

Finalmente, como es sabido, el 10 de Diciembre de -- 1982, 119 Estados suscribieron en Montego Bay (Jamaica) la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Asimismo, 141 Estados suscribieron el Acta Final de esta III Conferen-- cia. La Convención fue aprobada el 30 de Abril de 1982, después de nueve años de duras negociaciones en las que participaron -- 160 países, por 130 votos a favor, 4 en contra y 17 abstenciones, no lográndose el consenso conforme a lo que se había estableci-- do en 1974.

El nuevo Convenio, a diferencia del de Ginebra, dedi-- ca a los estrechos internacionales una parte autónoma, recogida en la Parte III (Artículos 34 al 45). Según el Convenio se ga-- rantiza a los buques y aeronaves de todos los Estados de la co-- munidad internacional el "paso en tránsito" por los estrechos -- utilizados para la navegación internacional, siempre que avan-- cen sin demora y sin amenaza a los Estados ribereños, a los cua-- les se les reconoce el derecho de regular la navegación y otros aspectos del paso.

No obstante, conforme al Art. 34 del Convenio, este régimen no afecta a la condición jurídica de las aguas del es-- trecho ni al ejercicio de los derechos de soberanía o jurisdic-- ción de los Estados sobre tales aguas, su lecho y su espacio aé-- reo. Bien entendido que tal soberanía se ejerce con arreglo a -- la citada Parte III y otras normas de Derecho internacional. Los estrechos utilizados para la navegación internacional continúan siendo, según los casos, Mar Territorial, Zona Económica Exclu-- siva o Alta Mar por más que rigan en ellos las disposiciones de

la Parte III del Convenio y otras normas de Derecho internacional. Es decir, dicha Parte está consagrada a la regulación de todo lo relacionado con los estrechos territoriales no relacionado con estos propositos. Tampoco abarca el régimen jurídico de los estrechos en los cuales el paso está regulado total o parcialmente por convenciones internacionales de larga data aún vigentes que se refieran específicamente a tales estrechos (Art. 35-C; tal es el caso de la navegación por los estrechos turcos que se encuentran regulados por la Convención de Montreaux de 1936, y el de los estrechos daneses regulados por el Tratado de 14 de Mayo de 1857). Asimismo, no afecta a las aguas interiores situadas dentro de un estrecho, ni a la condición jurídica de la Zona Económica Exclusiva o de la Alta Mar de las aguas situadas más allá del Mar Territorial de los estados ribereños.

Por estrechos utilizados para la navegación internacional se entiende (Art. 37): aquellos que "sean utilizados para la navegación internacional entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva". En tales estrechos, como hemos dicho, todos los buques y aeronaves gozan del derecho de paso en tránsito que es el ejercicio de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines de tránsito rápido e ininterrumpido por los mismos. No obstante, no regirá este derecho cuando el estrecho esté formado por una isla de un estado ribereño y su territorio continental y del otro lado de la isla exista una ruta de alta mar o que atravesase una Zona Económica Exclusiva igualmente conveniente en lo que respecta a sus características hidrográficas y de navegación (Art.38).

En el ejercicio del derecho de paso en tránsito los buques y aeronaves deberán cumplir los extremos siguientes:

- Avanzarán sin demora por o sobre los estrechos.
- Se abstendrán de toda amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de los estados ribereños o de cualquier forma de violación de los principios del Derecho Internacional incorporados a la Carta de las Naciones Unidas.
- Se abstendrán de toda actividad que no esté relacionada con sus modalidades normales de tránsito rápido e ininterrumpido, salvo que resulte necesaria por fuerza mayor o por dificultad grave, y
- Cumplirán las demás disposiciones pertinentes.

Todas estas reglas se recogen en el Art. 39, quedando facultados los estados ribereños sobre estos estrechos para dictar leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito en las materias taxativamente enumeradas, a su vez, en el Art. 42, las cuales deberán ser observadas por los buques extranjeros que ejerzan tal derecho de paso en tránsito en tanto en cuanto que la violación de dichas leyes y reglamentos implica responsabilidad internacional.

#### 4. OBSERVACIONES SOBRE EL DERECHO DE PASO EN TRANSITO POR LOS ESTRECHOS INTERNACIONALES.

Como se ha visto, desde los comienzos de la III Conferencia del Derecho del Mar se estableció la distinción entre los estrechos internacionales de interés estratégico y los que no presentan tal interés. Para los primeros, cuyas aguas tengan el carácter de aguas territoriales, se estableció el nuevo régimen de "Derecho de paso en tránsito", con el que quedaban satisfechas las aspiraciones políticas de las dos superpotencias y de sus aliados al poder llevar a cabo de este modo el despliegue militar que deseaban.

Aunque el estado ribereño soberano sobre las aguas de un estrecho puede dictar leyes y reglamentos para el buen orden, seguridad y defensa de su integridad territorial (Art. 34 del Convenio de 1982 que dice: "El régimen de los estrechos no afectará a la condición jurídica de las aguas que lo forman ni al ejercicio de los derechos de soberanía o jurisdicción de los estados sobre tales aguas, su lecho y espacio aéreo que se levanta sobre ellas", o más adelante, párrafo 5º del Art. 42: El Estado del Pabellón de un buque o el Estado de registro de una aeronave que goce de inmunidad soberana y actue en forma contraria a dichas leyes y reglamentos o a otras disposiciones de esta parte, incurriría en responsabilidad internacional por cualquier daño o perjuicio causado a los estados ribereños de los estrechos"), la realidad es que con este nuevo régimen, la soberanía, seguridad e integridad territorial de los ribereños queda muy condicionada. Sobre todo, en estas últimas décadas en que el aumento de las operaciones marítimas y aéreas de carácter militar lejos de beneficiar la navegación por estas zonas podrían constituir una seria amenaza para las actividades pacíficas.

Tres factores de peligrosidad muy relevantes a los que tienen que enfrentarse los estados ribereños sobre los estrechos como consecuencia del "Derecho de paso en tránsito" son: la navegación submarina, el sobrevuelo de aeronaves y la contaminación:

- Los buques submarinos con elementos de riesgo, como pueden ser el tipo de armas que portan, propulsión nuclear, etc., en caso de accidente al transitar por los estrechos internacionales que forman parte del mar territorial de uno o varios estados, podrían atentar contra la seguridad de los mismos o -- del resto de la navegación, incluso teniendo en cuenta las disposiciones contenidas en el Art. 41 del Convenio en las que se deja al ribereño designar vías marítimas o establecer dispositivos de separación siempre que se ajusten a la reglamentación internacional generalmente aceptada. En relación con este punto, hay que tener en cuenta la dificultad que puede entrañar el llevar a cabo los dispositivos de separación de tráfico en determinadas zonas de los estrechos (pasos reducidos, zonas de poca -- profundidad, corrientes, etc) en caso de posibles accidentes de buques de guerra o de transporte de armas o mercancías peligrosas, con el consiguiente riesgo para la seguridad del ribereño y para el tráfico marítimo de terceros Estados que utilicen el paso en tránsito por la zona.

- Los Estados pueden quedar igualmente indefensos -- frente a terceros por el sobrevuelo de aeronaves militares a través de los estrechos de anchura reducida. Piensese en las observaciones que con fines militares pueden hacerse del territorio o de las instalaciones del estado ribereño en tales sobrevuelos, o también los riesgos derivados de posibles accidentes de las aeronaves implicadas (25). Recuérdese a este respecto, que por el Art. 3 del Convenio de Jamaica, donde se fija la anchura del -- mar territorial en 12 millas, las aguas de un gran número de estrechos quedan sometidas a la jurisdicción del Estado o Estados ribereños.

- En cuanto a la contaminación del medio marino, fenómeno que constituye hoy en día un problema de gran preocupación, adquiere en el caso de los estrechos una especial relevancia -- al tratarse de pasos angostos de comunicación con un volumen cada vez mayor de buques que los atraviesan.

La reglamentación sectorial sobre este problema es -- abundante a partir de 1960. Así tenemos: Antes del comienzo de la revisión del Derecho del Mar, reglas de prohibición de la contaminación de las aguas del mar como normas consuetudinarias -- que luego fueron incorporadas en el Convenio de Ginebra de -- 1958-60 en los Arts. 24 y 25 sobre la Alta Mar. En 1967 la -- U.N.E.S.C.O., a través de su Comisión Oceanográfica, adoptó una serie de medidas para prevenir la contaminación de los mares, estableciendo la siguiente clasificación: contaminación bacteriana, química, radiactiva y térmica. En el ámbito europeo cabe citar el Acuerdo Europeo sobre limitación del empleo de determinan

dos detergentes para el lavado y limpieza de buques en general, abierto a la firma de los Estados miembros del Consejo de Europa el 16 de Septiembre de 1968 pero que solo se refiere de forma indirecta al mar. El Convenio de Barcelona de 16 de Febrero de 1967 sobre Protección y Lucha contra la Contaminación en el Mediterráneo. La Convención de Londres de 26 de Abril de 1954 - donde se trató la contaminación voluntaria provocada al arrojar al mar el agua utilizada para lavar las cisternas de los petroleros, cuyo Convenio entró en vigor en 1958 y, revisado y sustituido por otro en 1962, entró nuevamente en vigor en 1967, etc.

En el Convenio de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua, en su Art. 17 se establece que: "Los buques extranjeros que ejercitan el Derecho de paso inocente deben someterse a las leyes y reglamentos promulgados por el estado ribereño, de conformidad con esta Convención y con las normas de Derecho Internacional y, especialmente, a las leyes y a los reglamentos relativos a los transportes y a la navegación".

El problema de la falta de una reglamentación internacional de carácter universal, y no de carácter sectorial específica para mares en concreto, parece quedar resuelto en la III Conferencia del Derecho del Mar de 1982 que dedica una parte especial del Convenio a la Protección y Preservación del Medio Marino: Arts. 192 al 196, al margen de la reglamentación interna que pueden dictar los estados ribereños sobre los espacios marítimos sometidos a su jurisdicción. En el caso de los estrechos se dispone, Art. 42: "El estado ribereño podrá dictar leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito por los estrechos en materia de seguridad de navegación y reglamentación del tráfico marítimo, prevención, reducción y control de la contaminación, llevando a efecto reglamentaciones internacionales aplicables a la descarga de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas". Sin embargo, a pesar de esta amplitud para legislar, el peligro será constante con el nuevo sistema al no poderse someter el paso a la previa autorización o notificación, cuando se trate de buques de guerra, barcos con mercancías peligrosas y aeronaves militares.

De todo lo dicho hasta ahora puede deducirse que los Estados con estrechos no son en modo alguno unos privilegiados de su ubicación geográfica sino, por el contrario, están cargados de graves servidumbres en favor de terceros -en especial, - las superpotencias- que disponen en cambio de un gran margen para el movimiento de sus buques y aeronaves sin el control del correspondiente Estado. Ciertamente que la soberanía de tales Estados no puede ponerse en tela de juicio desde el punto de vista legal, pero la realidad es que dicha soberanía adquiere una

nueva concepción que puede calificarse como de una institución de servidumbre social y político-estratégica en beneficio de los dos grandes y de sus aliados, y ello por mucho que éstos hayan tratado de justificar sus pretensiones bajo el principio de la "libertad de los mares" con la afirmación de que las libertades de navegación y sobrevuelo por los estrechos benefician a todos los Estados. Como ya hemos dicho repetidas veces, fueron casi exclusivamente razones político-estratégicas las que movieron a partir de los años 60 a estos Estados a asegurarse las máximas posibilidades de movimiento para sus grandes flotas navales y aéreas con un régimen legal que garantizase todo el despliegue posible sin el control y autorización de los estados ribereños afectados (26).

A nuestro entender, por el contrario, la figura del "paso inocente" recogida en el Art. 16, párr. 4º, del Convenio de Ginebra de 1958-60, ofrece mayores garantías para la navegación pacífica de todos los Estados y para la seguridad del ribereño, por cuanto que dicho régimen ha funcionado a satisfacción hasta el presente para la navegación internacional, la cual no ha tenido obstáculo alguno en su paso por los estrechos que forman parte del mar territorial de uno o varios Estados (27).

Esta conclusión coincide plenamente con la posición española de la que vamos a ocuparnos brevemente en lo que queda de párrafo.

En la 182 sesión plenaria de la Conferencia y tras la adopción de la Convención, el jefe de la Delegación española, -embajador Lacleta, declaró que: según el Gobierno Español los textos aprobados por la Conferencia no constituían una codificación o expresión del Derecho Internacional consuetudinario, al menos en la cuestión de los estrechos (28). Esto es, por elevado que pueda ser el número de Estados que la ratifiquen o se adhieran a ella, no parece que el régimen de "paso en tránsito" sea oponible a los estados ribereños de los estrechos que no lleguen a ser partes de la Convención. Este principio fue establecido por el T.I.J. al tratar de la posibilidad de que una regla convencional pueda transformarse en una norma consuetudinaria de Derecho Internacional general -como es sabido, el Tribunal en su Sentencia de 1969 sobre la Plataforma Continental del Mar del Norte, dijo a este respecto que no basta una participación muy amplia y representativa en una Convención, sino que se requiere además que tal participación comprenda a los Estados participantes interesados (29), lo cual es el caso de los Estados ribereños de los estrechos en el tema que nos ocupa- (30).

Como ya hemos indicado, España, a lo largo de toda la Conferencia e incluso una vez adoptada la Convención, no dejó de expresar en las Actas sus reservas y posturas sobre esta nueva regulación del paso en tránsito, presentando, en particular, en el caso del sobrevuelo, una enmienda que obtuvo 21 votos a favor, 51 en contra y 60 abstenciones. Así pues, la regla establecida en el Art. 39, 3-a, del Convenio no enuncia la "opinión generalis" de la comunidad internacional en su conjunto, lo que quiere decir, por tanto, que España, aún siendo firmante de la misma, no modificará el planteamiento anterior (Art. 18 de la Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados: "el único efecto de la firma de un Tratado por un Estado, sujeto a un acto posterior que es la prestación del consentimiento en obligarse por el mismo, consiste en la obligación de no realizar actos que puedan frustrar el objeto y fin del mismo"). Así pues, la firma del Convenio del Derecho del Mar de 1982 no comporta la prestación del consentimiento en obligarse, no pudiendo prevalecer este acto sobre los compromisos asumidos expresamente por España al adherirse al Convenio de Ginebra de 1958-60 sobre Mar Territorial y Zona Contigua, que para los estrechos utilizados para la navegación internacional consagran el régimen consuetudinario anterior del paso inocente (31).

## 5. EJEMPLOS DE ESTRECHOS CON INTERES PARA LA NAVEGACION INTERNACIONAL.

La relación que sigue con sus correspondientes referencias bibliográficas para ampliación informativa ilustra bien la casuística que se presenta en el tema que estamos tratando. Daremos primero una lista ordenada por zonas geográficas para después citar estrechos internacionales sometidos a un régimen convencional.

### 5.1. *Estrechos internacionales por zonas geográficas.*

Empezando por el Continente americano y moviéndonos de norte a sur cabe citar:

*Estrecho de Bering* de poco más de 40 millas de anchura, une las aguas del Mar Chukchu (Océano Artico) con las del Mar de Bering (Océano Pacífico) (32).

*Estrecho de Florida* que separa a Cuba de Cayo Hueso y el resto de Florida; el de *Yucatán* que separa a la Península -- del mismo nombre de la isla de Cuba; el *Paso de los Vientos* entre la punta oriental de Cuba y Haití; el *Paso de Anegada* entre las Islas Vírgenes y Anguilla. Todos estos estrechos son relativamente anchos, de modo que en ninguna de las áreas mencionadas puede darse una superposición de aguas jurisdiccionales por la extensión del mar territorial a 12 millas.

En el Mar Caribe y dentro de grupo de las Antillas -- Menores cabe destacar: el *Estrecho entre San Vicente y Santa Lucía* al norte de Grenada y al oeste de Barbados, el *Canal de Santa Lucía* que separa Santa Lucía de la isla de Martinica, el *Canal de Dominica* entre Dominica y Martinica, y los *Estrechos entre Dominica y Guadalupe* interceptados por un grupo de islotes que forman seis pasos laterales (33).

El más importante de los estrechos interoceánicos del Continente americano es sin duda alguna el *Estrecho de Magallanes* que con una longitud de 310 millas y una anchura en su parte más angosta de 12 millas, pone en comunicación el Atlántico con el Pacífico. Con la excepción de su término oriental, todo el -- estrecho es de soberanía chilena, pero está abierto a la navegación internacional según el Art. 5º del Tratado de Límites entre Argentina y Chile de 1881. Entre otras cosas, ambas naciones se comprometieron a la no fortificación de sus orillas y a su neutralización en tiempo de guerra, aunque este régimen puede decirse que no ha sido estrictamente respetado en el transcurso de -- las dos Guerras mundiales (34).

En la parte más al sur cabe citar, finalmente, el *Canal de Drake* que constituye un ancho pasaje entre el Cabo de Hornos (Tierra de Fuego) y el Continente Antártico (35).

Pasando a Europa, entre los estrechos de menos de -- 26 millas de ancho destaca por su importancia el *Estrecho de Dover* o Paso de Calais con una anchura de tan sólo 17 millas en su parte más angosta. La garganta del Canal de la Mancha (English Channel) constituye una de las vías marítimas más concurridas para la navegación internacional con casi 1.000 boyas, 11 barcos -- -faro y 32 faros en la costa inglesa y 21 en la costa francesa -- (36).

El más importante estrecho del Mediterráneo es sin duda alguna el de *Gibraltar* (que trataremos en especial en el siguiente apartado). Entre el sur de Albania y la isla de Corfú -- (o Kerkira) Grecia domina un pequeño Golfo entre dicha isla y --

tierra firme. El paso estrecho es el que separa la continental albanesa de un cabo muy saliente de la isla griega con una anchura de unas 4 millas (37). El *Estrecho de Bonifacio* con 7 millas de aguas que separan la isla francesa de Córcega de la italiana de Cerdeña (38).

Oriente Medio es una zona con importantes y, en algunos casos, conflictivos estrechos internacionales:

Empezaremos con el *Estrecho de Bab-el-Mandeb* de casi 50 millas, donde se encuentra situado el estratégico islote de Prim frente al punto asiático en el que llega en derecha hacia el mar el límite terrestre entre Yemen y Yemen del Sur. Este islote divide el estrecho en dos secciones, una angosta por el lado asiático (1,5 millas) y otra más ancha por el lado africano (9,25 millas) (39). Constituye este estrecho la arteria principal de comunicación marítima entre el Océano Indico y los países ribereños. La única para Yemen, Etiopía, Sudán y Jordania, y muy vital para los otros países que dan sobre otros mares como Arabia Saudita y Egipto.

De gran importancia para la economía mundial, bordeando la Península Arabiga se encuentra el *Estrecho de Ormuz*, vital e indispensable para la comunicación de Irak, cuyo único puerto, Basora (o Basrah), ha dado su nombre al Golfo Pérsico. Los Estados petrolíferos de Kuwait, Bahrein y Katar (estos dos últimos, independientes desde 1971) dependen, como Irak, exclusivamente del Estrecho de Ormuz. Arabia Saudita, a pesar de disponer de una larga costa sobre el Mar Rojo y de oleoductos que llevan su producción petrolera al Mediterráneo, posee sobre el Golfo las costosas instalaciones de Ras Tanura y Duman (40). El Estrecho de Ormuz es bastante amplio, pero lo reduce la presencia de la isla iraní de Qishm que corre paralela a la costa norte. A pesar del espacio que esta isla resta, quedan 22 millas libres de escollos entre Qishm y los islotes árabes de Omán, actualmente en conflicto bélico entre Irán e Irak (41).

Otro estrecho de interés es el de *Tirán* (42) en el Golfo de Al-Akaba con cuatro estados ribereños sobre el mismo: la R.A.U., Israel (antigua Palestina), Jordania y Arabia Saudita. Este estrecho es un pasaje natural que comunica el Mar Rojo con el Golfo de Al-Akaba, encontrándose obstaculizado por rocas y dos islotes (Sanafir y Tirán) en donde se reducen las posibilidades para la navegación teniendo que pasar los buques por dos estrechos pasajes situados entre las costas de Sinaí y la isla de Tirán.

Con la creación del Estado de Israel y su consiguiente aparición como nuevo estado ribereño sobre las costas del -- mencionado Golfo (ocupadas hasta entonces por Palestina) dió comienzo en 1948 el conflicto bien conocido cuando Egipto cerró -- el paso a través del Golfo a los buques de Israel, además de la entrada por el Estrecho de Tirán al Golfo de Al-Akaba, su puerto de entrada al Mar Rojo: Elath. Por dos veces --Noviembre de -- 1956 y Junio de 1967-- las tropas de Israel ocuparon la zona litoral egipcia del Golfo, después de Sharm-el-Sheik, irrumpiendo en territorio árabe y bloqueando la entrada a Al-Akaba de los -- buques árabes.

Según el informe presentado en la Asamblea General de las Naciones Unidas el 15 de Enero de 1957 por su Secretario General, tanto el Golfo de Al-Akaba como el Estrecho de Tirán fueron reconocidos como vías marítimas internacionales y, por tanto, abiertas a la navegación de todos los Estados (como ya hemos visto y conviene insistir en ello, este principio de la libertad de paso a través de los estrechos internacionales ya había sido confirmado por el T.I.J. en su Sentencia de 9 de Abril de 1949 en -- el caso del Canal de Corfú, y más tarde recogida en la Convención de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua). En -- las negociaciones llevadas a cabo en 1970 a través de los representantes de las Naciones Unidas, Egipto y Jordania expresaron -- su disposición de reconocer a Israel el derecho de libre navegación por el Golfo de Al-Akaba y el Estrecho de Tirán con la condición de que las tropas de Israel abandonaran los territorios -- ocupados el 5 de Junio de 1967 tras la guerra de los seis días.

Continuando con nuestra lista y ya en pleno continente asiático tenemos: el *Estrecho de Palk* en el Océano Indico entre el cabo meridional de la India y la isla de Sri-Lanka, y el *Estrecho de Formosa* de casi 100 millas de ancho entre China y -- Taiwan.

De gran importancia para la navegación internacional son los Estrechos de Malaca y Singapur:

El *Estrecho de Malaca*, de 150 millas de largo entre la península Malaya y la gran isla de Sumatra, tiene hacia el -- norte un archipiélago de soberanía Indonesia que domina el carácter de alta mar a lo largo de la línea media por engendrar este archipiélago su propia jurisdicción. Esto sucede dos veces más, al sur, debido a la presencia de otras islas indonesias, esta -- vez más grandes. En un punto determinado el canal de navegación llega a reducirse a dos millas, sin embargo, al ser profundas -- las aguas en este tramo de navegación internacional queda garantizada (43).

Geográficamente, el *Estrecho de Singapur* es continuación del de Malaca, muy difícil de franquear y sólo para los buques que una vez ganado el Estrecho de Malaca se dirigen en dirección norte a Indochina. Este estrecho cobró nueva importancia internacional desde que Singapur se separó de la Federación Malaya formando un Estado independiente. Su longitud alcanza 75 millas, divididas en ocho tramos algunos de los cuales son pasos estrechos rodeados por islotes y arrecifes (44).

Otro estrecho en este área es el de *Ombal* entre el litoral nororiental de la isla de Timor y la isla de Alor. Mas al norte cabe mencionar el *Estrecho de Corea* entre el Japón (Honshu) y el cabo suroriental de la península coreana con soberanía de Corea del Sur (45), y el *Estrecho de Perouse* entre la isla de Yeso (Hokkaido) al norte de Japón y la de Sajdin de soberanía soviética.

Finalmente, podemos mencionar en el hemisferio austral el *Estrecho de Torres* (47) que comunica el mar de Arapura con el mar de Coral entre Australia y Nueva Guinea. Este estrecho, descubierto en 1608 por el español Luis Torres, tiene muy poca profundidad y está obstruido por una multitud de islotes y arrecifes que hacen peligrar la navegación. Su lecho une la plataforma continental de Australia con la de Papúa en el Sudeste de Nueva Guinea.

## 5.2. Estrechos internacionales sometidos a un régimen convencional.

En esta situación se encuentran como más característicos los estrechos daneses de *El Sund* -3.800 metros en su punto más angosto- y el grande y pequeño *Belt* -respectivamente de 18 y 30 kms.- que unen el Báltico con el Mar del Norte por Categat y el Skagerrak (47), así como los estrechos turcos del *Bósforo* y *Los Dardanelos* (48).

Hasta mediados del siglo XIX Dinamarca cobraba ciertas tasas a los buques que atravesaban los dos mencionados estrechos, fundándose en el antiguo concepto de que la propiedad de los estrechos pertenecía al estado ribereño. A consecuencia de las protestas a este sistema formuladas por Estados Unidos y respaldadas por otras potencias marítimas se llegó, mediante el Tratado de Copenhague de 14 de Mayo de 1857, a que Dinamarca accedía a renunciar a la exacción de tales impuestos en el futuro a cambio del abono de tres millones de libras esterlinas aportados como indemnización por los Estados contratantes con arreglo a la importancia de su respectiva navegación por los citados es-

trechos. Estados Unidos no firmó este Tratado, pero sí uno siguiente bilateral con Dinamarca en 1858, en el que se convino que el paso por el Sund y los Belt sería libre para los barcos americanos. Este Convenio tiene un gran valor jurídico, pues -- dió origen a una solución consuetudinaria según la cual el estado ribereño debía dejar la "libertad de paso" cediendo su interés particular al interés general de las demás naciones. Esta obligación de la libertad de paso quedó posteriormente confirmada por el T.I.J. en su Sentencia de 1949 sobre el caso del Estrecho de Corfú, como ya hemos repetido varias veces a lo largo de esta exposición.

Los Estrechos del *Bósforo* -con una longitud de 28 kms. y una anchura que oscila entre 600 y 3.300 metros- y los *Dardanelos* -65 kms. por 2 a 5 kms.- son sin duda alguna los más importantes estrechos turcos, lo cual explica su especial reglamentación. Su régimen jurídico ha sufrido varias modificaciones reflejo de los cambios en el medio político:

En la primera fase, que corresponde a la *Reglamentación interna turca* terminada en 1774, los estrechos estaban cerrados para todos al hallarse el Mar Negro totalmente rodeado -- por provincias turcas. Los estrechos que a él conducían quedaban bajo la soberanía turca, que podía a su voluntad abrirlos o cerrarlos a los navíos extranjeros. En base al viejo concepto de la propiedad, la prohibición de acceso era consecuencia lógica -- de que las orillas del Mar Negro pertenecían a un sólo estado ribereño.

Con la *Reglamentación bilateral Ruso-Turca* de fines -- de siglo XVIII, cuando Rusia se convierte en país ribereño del -- Mar Negro, se produjo una progresiva admisión de la navegación -- comercial, primero rusa y después ya internacional, a través de los siguientes Tratados: el Tratado de Kutchuk-Kainardji de 21 -- de Julio de 1774, el Tratado de Andrinapolis de 14 de Septiembre de 1829, y el Tratado de Unkiar-Skelessi de 8 de Julio de 1883 -- por el cual Rusia obtuvo de Turquía el compromiso de no dejar -- pasar buques de guerra extranjeros que no fuesen turcos o rusos.

Por último, la *Reglamentación internacional* nacida de Tratados plurilaterales evolucionó sin cesar hasta 1936 alcanzando su punto culminante en el Convenio de Lausana de 1923. Así tenemos: el Convenio de Londres de 1841, el Tratado de París de 1856, el Convenio de Londres de 1871 y el Tratado de Berlín de -- 1878. En Todos estos Convenios se autorizaba a Turquía, propietaria de ambos estrechos, a prohibir el paso por sus aguas de los buques de guerra extranjeros. Este régimen fue modificado como -- consecuencia de la primera Guerra Mundial por el citado Tratado

de Lausana suscrito el 24 de Julio de 1923 por las potencias -- aliadas y Turquía. Este fue reformado nuevamente por el Conve-- nio de Montreaux de 20 de Julio de 1936 que es el actualmente -- vigente. En este último Convenio se formula el principio de la libertad de navegación por el Bósforo y los Dardanelos, tanto en tiempo de paz como de guerra, para los buques mercantes de -- cualquier nacionalidad, con la única sujección del pago de los derechos y observación de reglas sanitarias que este Convenio -- prescribe. No obstante, Turquía conserva el derecho de rehusar el paso a mercantes de Estados que estuviesen en guerra con ella y en relación con los buques de guerra se hace la distinción -- entre su tránsito en tiempo de paz y en época de hostilidades.

## 6. EL ESTRECHO DE GIBRALTAR.

Constituye un paso vital para la navegación entre el Mar Mediterráneo y el Océano Atlántico. Con dos estados ribereños España y Marruecos, y la presencia británica en el Peñón -- desde el Tratado de Utrech de 1713, en el Art. 7 de la Declaración Franco-Británica de 8 de Abril de 1904 se estipula formalmente la libertad de paso por el mismo así como la prohibición de fortificar sus orillas. Esta disposición quedó confirmada se -- gún el Art. 6 del Convenio Franco-Español de 27 de Noviembre de 1912 relativo a Marruecos.

Geográficamente, se extiende a lo largo de unas 33 mi -- llas en dirección Este-Oeste. Su entrada natural por el Atlánti -- co es el Cabo de Trafalgar en España y el Cabo Espartel en Ma -- rruecos, distantes 24 millas. La entrada por el Mediterráneo co -- mo puntos extremos Punta Europa, en territorio reivindicado por España, y Punta Almina en Ceuta, a una distancia de unas 12 mi -- llas. La parte central tiene una anchura más reducida: entre la costa española, desde Punta Carnero a la isla de Tarifa, y la -- costa de Marruecos, desde Punta Leona a Cala Grande, la distan -- cia oscila de 7,5 a 9 millas.

Desde el siglo XVIII España tenía fijada la anchura -- de su mar territorial en 6 millas. Marruecos por su parte, en -- el Art. 1 del "Dahir portant Loi núm. 173.211 du Maharreu 1393 de 2 de Marzo de 1973" estableció el límite de sus aguas terri -- toriales en 12 millas, y en su Art. 3 que la navegación por las aguas del Estrecho se rige por el "pasaje inofensivo". El resul -- tado fue que la parte central del Estrecho quedó cubierta por -- los mares territoriales de ambos Estados.

Una de las notas características del Derecho español con respecto al régimen de navegación por el Estrecho de Gibraltar ha sido prescindir de la adopción de disposiciones de índole general sobre los diferentes aspectos del Derecho de paso inocente, limitándose a recibir las normas del Derecho del Mar en esta materia y regular algunos supuestos y aspectos específicos de dicho régimen por el Estrecho. Tal es, p.e., el paso en superficie de los submarinos o la navegación de buques propulsados por energía nuclear, normativa ésta, particular, que es aplicable a todo el mar territorial español incluidos los estrechos cubiertos por el mismo.

El nuevo régimen de "Derecho de paso en tránsito" por los estrechos contemplado en la III Conferencia del Derecho del Mar de 1982, constituye para España motivo de preocupación por la vital importancia del Estrecho de Gibraltar que, en caso de acontecimientos graves, podrían afectar a la seguridad española como ribereño. En este sentido, la actitud de la delegación española desde el comienzo hasta el final de esta Conferencia fue la defensa del tradicional régimen del "paso inocente" y la afirmación de las reglas de éste en el Derecho Convencional Internacional que le liga con otros Estados. Como afirma González Campos (49), este nuevo régimen supone la supresión, aunque sea limitada, del derecho de soberanía sobre los mares territoriales en los estrechos, supresión implícita en el nuevo derecho de libre tránsito marítimo y aéreo por una y otra superpotencia.

España firmó la Convención de 1982 el 5 de Diciembre de 1984, pero formulando las siguientes Declaraciones interpretativas sobre la misma:

- El Gobierno español, en el momento de proceder a la firma de la presente Convención, declara que este acto no puede ser interpretado como reconocimiento de cualesquiera derechos o sustituciones relativas a los espacios marítimos de Gibraltar que no están comprendidos en el Art. 10 del Tratado de Utrecht de 13 de Julio de 1713 entre las Coronas de España y Gran Bretaña. El Gobierno español considera así mismo que la Resolución III de la III Conferencia de las Naciones Unidas no es aplicable al caso de la Colonia de Gibraltar, la cual está sometida a un proceso de descolonización en el que son aplicables exclusivamente las Resoluciones pertinentes adoptadas por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas.

- El Gobierno español interpreta que el régimen establecido en la Parte III de la Convención es compatible con el derecho del estado ribereño de dictar y aplicar propios reglamentos aéreos, siempre que ello no obstaculice el paso en tránsito de las aeronaves.

- En relación con el Art. 39, párrafo 3º, se entiende que la palabra "normalmente" significa "salvo fuerza mayor o dificultad grave", y

- Sobre el Art. 42 estima que lo dispuesto en el párrafo 1º, epígrafe b), no le impide dictar, de conformidad con el Derecho Internacional, leyes y reglamentos que den efecto a la reglamentación internacional generalmente aceptada (50).

Finalmente, mencionar que una de las principales preocupaciones de España como firmante de esta Conferencia sobre el Derecho del Mar fue la cada vez mayor presencia de los buques de guerra extranjeros en aguas de Estrecho, así como el paso en inmersión de los submarinos de las grandes potencias.

El número de buques de guerras soviéticos que actualmente patrullan por el Mediterráneo varía según las circunstancias (situaciones de crisis, maniobras de las fuerzas navales de la OTAN, etc). El 90% de los buques y submarinos de la URSS se desplazan a través del Estrecho de Gibraltar desde sus bases del Báltico. Entre las misiones de la flota soviética en caso de guerra o crisis generalizada cabe mencionar las siguientes: protección para ataques con misiles balísticos y de crucero lanzados desde submarinos, neutralización de las fuerzas navales de occidente, control marítimo de las cercanías de la URSS y de los países del Pacto de Varsovia, ocupación de áreas navales seleccionadas para impedir la libertad de acción de las fuerzas occidentales, operaciones de protección de los flancos marinos mediante la ocupación o cierre de estrechos e islas vitales, protección de las líneas principales de comunicación y abastecimiento, etc. En estos momentos la potencia naval soviética supera a la de las marinas de los países mediterráneos de la OTAN, aunque es inferior a la de la IV Flota norteamericana. Pero cuando la OTAN realiza maniobras en el Mediterráneo, el número de "mercantes de inteligencia", submarinos y buques de superficie soviéticos llega a doblarse en los tres sectores del Atlántico, Estrecho y acceso al Mediterráneo. Por citar alguna cifra, el número de submarinos soviéticos que atraviesan el Estrecho en inmersión se estima en dos o tres por semana, aunque su detección resulta fácil actualmente gracias a las nuevas tecnologías (51).

Estos breves comentarios, bien conocidos de todos por otra parte, justifican ampliamente esa preocupación de España en materia de seguridad y control de su soberanía en el Estrecho de Gibraltar, como firmante de la III Conferencia sobre el Derecho del Mar de 1982 a que en varias ocasiones hemos aludido a lo largo de este trabajo.

## BIBLIOGRAFIA.

- (1) Charles Rousseau: Derecho Internacional Público.
- (2) Pedro Pablo Comargo: La Convención sobre el Derecho del Mar. P. 64, Ed. Temis, Bogotá, 1984.
- (3) José Luis de Azcárraga: Derecho del Mar. II, p. 97 Madrid, - 1983.
- (4) Azcárraga: ob. cit., p. 98.
- (5) British Digest of International Law. 3a partie, tome II.b, - 1967. Chapitre 7, surtout, pp. 3 y ss.
- (6) Rousseau: ob. cit.
- (7) Hugo Grocio: De la libertad de los Mares. Trad. V. Blanco -- García y L. García Arias, con un estudio preliminar de L. García Arias, p. 16. Madrid 1956.  
H. Grocio: Del Derecho de la Guerra y de la Paz. Trad. I. Torrubiano. T.I. Libro II. Cap. III, pp. 318 y 322. Madrid, -- 1925.
- (8) Emerico de Vattel: El Derecho de Gentes o principios de la - Ley natural aplicados a la conducta y a los negocios de las naciones y de los soberanos. Trad. M.M. Pascual. T.I., p.273. Madrid, 1834.  
Doninique Albert Azuni: Systéme Universel de principes du -- Droit Maritime de l'Europe. Trad. J.M. Digeon, T.I., pp. 65 y 66. París Av. VI. En su defensa del paso libre a través de - los estrechos, se expresa en los siguientes términos: "Lors- que les détroit maritimes sout placés de manière q'il servant de communication néccesaire à deux mers, dont la navegation est commune a toutes les notions on à plusieurs celle qui est maîtresse des détroits n'eu peut refuser le passage, pourvu q'ou en use avec moderation, et qu'il n'eu puisse resulter - pour elle aucun dommage".  
En este mismo sentido ver, Henry Wheaton: Eléments du Droit International. T. I, p. 172 y 180. Leipzig- París, 1848.  
También, Pasquale Fiore: Tratado de Derecho Internacional Pú blico. Trad. A. García Moreno, T. II, pp. 28 y 55. Madrid, - 1883 y Charles Calvo: Le Droit.I. Théorique et pratique, T. I., 5<sup>ed</sup>, pp. 60 y ss. París, 1896.
- (9) W.E. Hall: International Law, p. 163, 7a ed., 1917.

- (10) Philip C. Jessup: The law of territorial waters and maritime jurisdiction, p. 120. N. York, 1927.
- (11) Sánchez de Bustamante: El mar territorial. La Habana, 1930. En la primera parte de este libro se recogen todos los Proyectos de Convenios particulares y generales.
- (12) Sánchez de Bustamante: El Mar Territorial, pp. 219 y 220. La Habana, 1930.
- (13) Charles Hill: Le Régime international des Detroits maritimes. "Recueil des Cours". La Haya, 1933-III. Tomo 45, p. 481, -- Luis Renau: L'Etat et la mer, p. 225. Montpellier, 1933. L. Oppenheim. Droit International Public, p. 464. Londres, 1948. S. de -- Bustamante, ob. cit., p. 226. George Grafton Wilson: Les -- eaux adjacentes ou territoire des États. R. des C. La Haya, 1932. Tomo I, p. 162. Paul Fauchille: Traité de Droit International Public, p. 257 8a ed. Tomo I, 2a Parte. París, 1925.
- (14) Alfred von Verdross: Völkerrecht, p. 123. Berlin 1937 en -- sentido semejante podemos mencionar, entre los proyectos -- oficiales y particulares. Arts. 10 y 11 del Proyecto de la Unión Interparlamentaria (1914). G. Scelle: Cours de Droit International Public. París, 1948, p. 442, quien añade que esta misma oposición clásica entre estrechos que comunican dos mares libres y los que conducen a un mar cerrado, está llamado algún día a desaparecer y que hay un abuso en la -- consideración como aguas interiores de un mar de gran exten-- sión. Desde el momento en que en un mar denominado cerrado existen puertos navegables y accesibles, el estrecho que le da acceso debe ser considerado como un mar libre, al menos en lo que concierne a los barcos de comercio. Aquí se hace referencia especialmente al paso de un buque de guerra, -- pues si se trata de una escuadra, las razones de seguridad tienen mayor importancia. Tal consideración numérica lo con-- sidera fundamental, pues una gran cantidad de barcos de -- guerra pudiera significar, con su presencia una demostra-- ción naval. A este respecto se puede señalar el Art. 3 del Reglamento -- de 27 de Septiembre de 1924 del Reino de Yugoslavia, concre-- tamente a la admisión de barcos de guerra en sus aguas te-- rritoriales y puertos: En tiempo de paz los buques de gue-- rra extranjeros tienen, como regla, permiso para visitar los puertos y aguas territoriales del Reino... con tal de que -- el número de buques pertenecientes a un mismo Estado, esta-- cionados en dichas aguas del Adriático y al mismo tiempo, --

no excedan de tres. Cita de Christopher. B.V. Meyer: The extent of jurisdiction in coastal Waters. Leiden 1937, p. 382. También: Erik Brüel. International Straits. A. Treatise of International Straits. Copenhagen-Londres, 1947. Tomo II -- que en la p. 425 dice: que cuanto más ventajosos sean los principios y la práctica concernientes a los estrechos internacionales para el "Strait-State" que actúe como guardian de estos intereses resulta naturalmente ser. Pero debe tenerse en cuenta la jerarquización en el plano valorativo. Y. Charles Calvo: Le Droit International Théorique et Pratique. T.I., 5ª Ed., pp. 50 y 55. París, 1896.

- (15) T.I.J. Reports. Corfu Channel 1949, parte relativa al fondo, p. 28, y Q. Wright, en A.J. 1949, pp. 491-494.
- (16) J. González Campos: Curso de Derecho Internacional Público. Vol. I., p. 464, Oviedo, 1983.
- (17) T.I.J. Reports, 1949, p. 28 y el Art. 16 (4) de la Convención de Ginebra de 1958.
- (18) José A. Pastor Ridruejo: Curso de Derecho Internacional Público, Madrid, 1986, p. 313.  
Eduardo Jiménez de Aréchaga: Derecho Internacional Contemporáneo, 1980, p. 242.
- (19) José Antonio Yturriaga: La actual revisión del Derecho del Mar, una perspectiva española. T. II, 2ª parte. 1974, pp. - 313 y ss.
- (20) José A. Pastor Ridruejo: ob. cit. p. 313.
- (21) Jiménez de Aréchaga: ob. cit. p. 243.
- (22) Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Documentos Oficiales. Vol. I. New York, 1975. pp. 192 y ss.
- (23) N. Torres Ugena: Textos normativos de Derecho Internacional Público. Madrid, 1985, p. 417.
- (24) Pedro Pablo Camargo, ob. cit. p. 64 y ss.
- (25) T.I.J. Reports, 1949, p. 46.
- (26) Intervención del Delegado Español en la Comisión de Fondos Marinos, II. Subcomisión. Ginebra, 30 de julio de 1971.

- (27) José Antonio Iturriaga, ob. cit. Sección IV. Intervención declaraciones y propuestas españolas, pp. 313 y ss.
- (28) José A. Pastor Ridruejo, ob. cit., p. 317.
- (29) Doc. A/Conf., 62/SR./182.
- (30) T.I.J. Reports, 1969, p. 42 Interacción entre costumbre y - los Tratados.
- (31) José A. Pastor Ridruejo, ob. cit., p. 317.
- (32) National Geographic Atlas of the World; National Geographic Society, 1963 p. 16.
- (33) Ob. cit., C. p. 13
- (34) Ob. cit., II, pp. 66-67.
- (35) Ob. cit., I, p. 115
- (36) Ob. cit., p. 453.
- (37) Rousseau, ob. cit., p. 453.
- (38) Rousseau, ob. cit., p. 454 y R.M. Kennedy en A/Conf.13/6 and Add. p. 120.
- (39) National Geographic. Atlas, ob. cit., 1, p. 67.
- (40) Kennedy, ob. cit., p. 115 y mapa en p. 145.
- (41) National Geographic. Atlas, ob. cit., 1, p. 116.
- (42) Para mayor información; Lm/Bloomfield: "Israel and the Gulf of Akaba". In. Int. Law, Ondon, 1957. B. Selak: "A consideration of the legal status of the Gulf of Akaba", en American Journal of Int. Law, VI, 52, 1958. A. Melamid: "Legal - Status of the Gulf of Akaba", en American Journal of Int. - Law, VI 53, 1959. P. Reuter: "Droit International Public", - 3a ed., 1968, p. 206 Ruth Lapidoth: "Le Passage por le dé-- troit de Tiran". R.G. (Maître de Conférences à l'Universi-- té hëbraïque de Jérusalem.
- (43) Winthrop P. Corty: La carrera hacia el mar. Visión, Revista Internacional, México, 6 de Mayo de 1972. G. Choon-the Park, Continental Shelf Issues in the Yellow Sea, Universidad de Rhode Island, 1972, p. 10.

- (44) Kennedy, ob. cit., p. 123 y 143.
- (45) Kennedy, ob. cit., pp. 123-124 y mapa.
- (46) Rousseau, ob. cit., p. 454. Azcárraga, ob. cit., p. 99. E. Ruel. Les detroits donois au point de rue du droit international. En R. de C. 1936, I. P. 599-696.
- (47) T.I.J. Reports. Estrecho de Corfú, 1949. Parte relativa al fondo, p. 29.
- (48) Citados por Rousseau, pp. 455 y 55 y José L. Azcárraga, pp. 99 y ss. Azcárraga. El paso de los buques de guerra por -- los estrechos turcos. R.E.D.I. Vol. XXII, 1, 1969.
- (49) Julio González Campos: Navegación por el Mar Territorial, - incluidos los Estrechos. La actual revisión del Derecho del Mar, una perspectiva española, 1ª parte. Madrid, 1974.
- (50) Nila Torres Ugena: Textos normativos de Derecho Internacional Público, p. 417, Madrid, 1985.
- (51) Eugenio Nieto: Blanco y Negro, 15 de Mayo de 1988 y Jesús - Salgado Alba: La dificultad de pasar el Estrecho en inmer-- sión.