

**LA NAVEGACION POR  
EL MAR TERRITORIAL,  
INCLUIDOS LOS  
ESTRECHOS  
INTERNACIONALES Y LAS  
AGUAS ARCHIPELAGICAS,  
EN TIEMPO DE PAZ**

Valentín BOU FRANCH

*Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española*

C O M M E



*Director de la Colección:*  
**MANUEL ALONSO LOSADA.**  
*Director de Formación COMME.*  
c) Orense 39, 3.º B.  
28020 Madrid  
Tels.: (91) 556 37 03 - 556 37 57 - 555 75 86  
Fax: (91) 556 66 60

© *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española (COMME).*  
© Para todas las ediciones. **Iberediciones, S.L.**

Hecho el depósito que marca la Ley.  
Todos los derechos reservados.  
Prohibida la reproducción total o parcial  
sin autorización previa por escrito del Editor.  
Primera edición: Octubre 1994.

I. S. B. N.: 84-7916-035-7  
D.L.: M-32756-1994

Producción Gráfica e Impresión: **IBEREDICIONES, S.L.**  
C/ Alberto Palacios, 4 -6 Local.  
Telf.: 91/505 14 20 - FAX: 91/505 14 03.  
28021 MADRID (España).

# INDICE

	Págs.
<b>PROLOGO</b> .....	11
<b>I. INTRODUCCION</b> .....	13
<b>II. LA CONFERENCIA DE CODIFICACION DE LA HAYA</b> ....	19
1. EL SIGNIFICADO DEL PASO.....	21
2. LA INOCENCIA DEL PASO .....	22
3. LA CUESTION DEL DERECHO DE PASO INOCENTE DE LOS BUQUES DE GUERRA .....	25
3.1. La diversidad de opiniones doctrinales .....	25
3.2. La práctica estatal anterior a la Conferencia de 1930..	27
3.3. Los intentos privados de codificación (1890-1929).....	30
3.4. Los buques de guerra en la Conferencia de La Haya...	34
<b>III. EL PASO POR LOS ESTRECHOS UTILIZADOS PARA LA NAVEGACION INTERNACIONAL, CON ANTERIORI- DAD A LAS CODIFICACIONES DE LAS NACIONES UNI- DAS</b> .....	39
1. LAS APORTACIONES JURISPRUDENCIALES EN EL ASUN- TO DEL ESTRECHO DE CORFU .....	41
2. LOS REGIMENES CONVENCIONALES ESPECIALES DE AL- GUNOS ESTRECHOS INTERNACIONALES .....	44
2.1. Los estrechos bálticos.....	45
2.2. El Estrecho de Magallanes.....	46
2.3. El Estrecho de las Islas Aland.....	48
2.4. Los estrechos turcos .....	49

	<i><u>Págs</u></i>
<b>IV. EL CONVENIO DE GINEBRA SOBRE EL MAR TERRITORIAL Y LA ZONA CONTIGUA .....</b>	55
1. EL SIGNIFICADO DEL PASO .....	57
2. LA INOCENCIA DEL PASO.....	60
3. LA CUESTION DEL DERECHO DE PASO INOCENTE DE LOS BUQUES DE GUERRA .....	64
<b>V. EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR.....</b>	71
1. LA FRAGMENTACION DEL CONCEPTO DE PASO.....	73
1.1. La navegación en régimen de paso inocente.....	73
1.2. La navegación en régimen de paso en tránsito.....	83
1.3. La navegación en régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas.....	88
1.4. La navegación por los denominados estrechos "históricos" .....	91
2. LA INOCENCIA DEL PASO.....	98
2.1. Su significado.....	99
2.2. Su aplicación subsidiaria a todo régimen de navegación del mar territorial.....	107
3. LA EXTENSION DEL DERECHO DE PASO INOCENTE A BUQUES DE CARACTERISTICAS ESPECIALES .....	115
3.1. Los buques de guerra.....	115
3.2. Los buques de propulsión nuclear y los buques que transportan sustancias peligrosas .....	120
<b>VI. LA PRACTICA ESTATAL POSTERIOR AL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR.....</b>	127
1. LOS LIMITES DEL MAR TERRITORIAL .....	132
1.1. El establecimiento del límite interior del mar territorial.....	132

## LA NAVEGACION POR EL MAR TERRITORIAL

---

	<i><u>Págs</u></i>
1.1.1. <i>El trazado de líneas de base rectas</i> .....	132
1.1.2. <i>El trazado de líneas de base archipelágicas rectas</i> .....	134
1.2. El establecimiento del límite exterior del mar territorial.....	137
2. LOS DIVERSOS REGIMENES DE NAVEGACION POR EL MAR TERRITORIAL.....	141
2.1. La navegación por el mar territorial .....	142
2.2. La navegación por los estrechos internacionales .....	148
2.3. La navegación por las aguas archipelágicas y mar territorial adyacente.....	171
3. EL CARACTER INOCENTE DEL PASO .....	179
4. EXTENSIONES CONTROVERTIDAS DEL DERECHO DE PASO INOCENTE A LOS BUQUES DE CARACTERISTICAS ESPECIALES.....	184
4.1. Los buques de guerra.....	185
4.2 Los buques de propulsión nuclear y los buques que transportan sustancias peligrosas .....	191
<b>VII. CONCLUSIONES</b> .....	197
<b>NOTAS</b> .....	205
<b>BIBLIOGRAFIA</b> .....	283
1. Fuentes primarias.....	285
2. Fuentes secundarias .....	292



## PROLOGO

El libro que el lector tiene entre sus manos es la *opera prima* de un joven y brillante profesor de Derecho Internacional que cultiva con especial empeño y dedicación los temas del Derecho del Mar. *Opera prima*, en efecto, *ma non troppo*, pues el trabajo originario fue presentado por el autor en el concurso para la obtención de una plaza de profesor titular de la Universidad de Valencia, que logró brillantemente en 1992, y ha sido revisado ulteriormente con el patrocinio de una beca concedida por la OTAN.

Se trata pues de una obra sedimentada y que, al margen de sus valores intrínsecos, presenta en mi opinión varias características adicionales que conviene subrayar. En primer lugar la oportunidad de su publicación, al coincidir con la entrada en vigor del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar el 15 de Noviembre de 1994. En segundo lugar, la oportunidad también de su objetivo, que busca concretar los rasgos jurídicos específicos del régimen de la navegación por el mar territorial, separando el nivel de generalidad en el que habitualmente se mueven los especialistas (internacionalistas o administrativistas) y prestando particular atención a los datos de la práctica. En tercer lugar, la valentía del estudio mismo, que aborda una parcela particularmente esquiva del actual Derecho del Mar, en el que los intereses contrapuestos de los Estados ribereños y de las grandes potencias marítimas se manifiestan de modo contundente y en la que la doctrina jurídica todavía no es del todo pacífica.

En el trabajo del profesor BOU destacan claramente los rasgos que configuran la esencia de su personalidad científica y de su idiosincrasia humana; por un lado, la exhaustividad en el tratamiento de los temas, sin dejar un hilo por hilvanar; y por otro, un método de trabajo generoso, sin contar las horas del día (y sobre todo de la noche) dedicadas pacientemente a la labor. Por ello, además de los contenidos informativos y analíticos que la obra prodiga, el lector encontrará en ella una guía excelentemente documentada de los elementos bibliográficos y de los textos jurídicos que enmarcan el tema examinado. Y, por lo que respecta a su contenido sustantivo, no podrá dejarse de apreciar la calidad del razona-

miento jurídico, sustentado en una estructura sistemática muy sólida, ni el fundamento de las conclusiones propuestas, asentadas en un análisis pormenorizado de los elementos doctrinales y de los datos de la práctica en la materia.

Ninguna obra es, sin embargo, perfecta y sin duda el lector especializado podrá encontrar ciertos aspectos cuestionables en un trabajo tan denso como el que publica hoy el profesor BOU. Yo, por mi parte, sólo le objetaría una cierta desmesura temática (el tratamiento de la navegación de los estrechos y por las aguas archipelágicas podría ser objeto de una publicación separada) y alguna reiteración sistemática que alarga innecesariamente el contenido de la obra. Pero, por encima de estas u otras observaciones críticas, destaca el valor del trabajo realizado, que acredita al profesor BOU como un valor seguro en el panorama de los cultivadores del Derecho del Mar que cuenta, felizmente, cada vez con más adeptos en nuestro país.

**José Juste Ruiz**  
**Catedrático de Derecho Internacional Público y Relaciones**  
**Internacionales. Valencia**

# **I. INTRODUCCION**



La soberanía de los Estados se extiende al mar territorial adyacente a sus costas. Sin embargo, la soberanía de los Estados sobre su mar territorial no es absoluta, pues se ejerce con arreglo a las normas contenidas en el respectivo convenio y otras normas del Derecho Internacional<sup>(1)</sup>.

Las normas del Derecho Internacional imponen una importante limitación a la soberanía estatal sobre el mar territorial. Una norma de antiguo origen consuetudinario establece que los buques de todos los Estados gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial<sup>(2)</sup>. Norma que ha estado presente en todo el proceso codificador del Derecho del Mar, pues se debe recordar que once de los trece artículos relativos al "Estatuto Jurídico del Mar Territorial", contenidos en el Acta Final de la Conferencia de Codificación celebrada en La Haya en 1930, se refieren al paso inocente a través del mar territorial. Tal norma se consagró como norma convencional en los artículos 14 a 23 del Convenio de 1958 sobre el mar territorial y la zona contigua y, más recientemente, se ha desarrollado en los artículos 17 a 32 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

La discusión sobre la naturaleza consuetudinaria o convencional de esta norma tiene hoy día una grandísima importancia, no sólo por las relaciones existentes entre las normas consuetudinarias y las convencionales; presentes con gran intensidad a lo largo de todo el proceso evolutivo del Derecho del Mar, sino también, y muy especialmente, porque el último de los convenios apenas citados todavía no ha entrado en vigor, lo que obligará a frecuentes referencias a la práctica internacional para poder determinar cuál es el Derecho Internacional vigente en la actualidad.

El régimen tradicional de la navegación internacional a través del mar territorial para los buques de todos los Estados en tiempo de paz, ha sido y sigue siendo el de la navegación en régimen de paso inocente. Sin embargo, a lo largo del siglo XX, este régimen de navegación tradicional ha ido perfilando sus contenidos, en la medida en que ha dejado de estar regulado únicamente por las normas consuetudinarias del Derecho Internacional para ser objeto de sucesivos intentos codificadores de diverso resultado.

A la par que, en este largo proceso, se han ido concretando los contenidos de este derecho de paso inocente por el mar territorial de terceros Estados, han aparecido, y se han consagrado ya en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, dos nuevos regímenes especiales de navegación aplicables a partes muy precisas del mar territorial: el derecho de paso en tránsito y el derecho de paso a través de las vías marítimas archipelágicas. Tampoco se ha prejuzgado, además, los regímenes de navegación especiales que, para estrechos internacionales muy concretos, se establecieron por convenios de larga data aún vigentes.

Todo ello hace aconsejable que, con un enfoque histórico, procedamos a continuación a examinar con cierto detalle los diversos regímenes jurídicos de la navegación internacional por el mar territorial de terceros Estados.

Debemos tener en cuenta, previamente, que la reglamentación internacional de la navegación por este espacio marítimo ha girado siempre en torno a la regulación de dos aspectos distintos y complementarios entre sí: la necesidad de definir con la máxima precisión posible el significado del paso en los diversos regímenes de navegación existentes en el mar territorial y la ordenación del tráfico marítimo. Deliberadamente prescindimos en este trabajo investigador del segundo de estos aspectos, que momentáneamente queda relegado para su estudio futuro, para centrarnos exclusivamente en el primero de ellos.

Siendo el paso inocente de los buques de todos los Estados la limitación más importante que el Derecho Internacional impone al ejercicio de la soberanía del Estado ribereño en su mar territorial, conviene comenzar la aproximación al régimen de navegación de este espacio marino estudiando los dos elementos básicos que lo componen: el significado del paso y el significado de la inocencia del paso.

El proceso codificador que, a lo largo del siglo XX, ha ido progresivamente perfilando el significado de ambos elementos, ha concluido, por el momento, afirmando la autonomía del concepto de paso frente al significado de la inocencia de tal paso. De esta forma, mientras que tanto el esfuerzo codificador realizado en 1930, como el Convenio de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, definieron el paso y su carácter inocente en párrafos distintos de un mismo artículo, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 dedica su artículo 18 a la definición del significado del paso, quedando el significado de la inocencia de tal paso definido en el art. 19.

De tal forma que, con anterioridad a proceder al análisis en clave histórica del significado del paso, conviene recordar, como indicara *O'Connell*<sup>(3)</sup>, que el objetivo de definir el "paso" independientemente de su "inocencia" responde a conceder al Estado ribereño poderes incuestionables para expulsar de su mar territorial a los buques extranjeros que, encontrándose en este espacio marino, no se hallen en "paso", con independencia de su carácter inocente o no.

También hemos de tener en cuenta que la principal dificultad que suscita el contenido de la norma que establece el derecho de paso inocente de los buques de todos los Estados a través del mar territorial consiste en dilucidar si el mismo se extiende a los buques de características especiales y, muy especialmente, a los buques de guerra en tiempo de paz<sup>(4)</sup>. Cuestión sobre la cual la práctica de los Estados no es uniforme y sobre la que persisten grandes divergencias doctrinales. A los efectos de este trabajo investigador, partiremos de la definición de buque de guerra contenida en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, según la cual:

"Se entiende por "buques de guerra" todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares" (art. 29),

pues aunque tal Convenio todavía no ha entrado en vigor<sup>(5)</sup>, está ya teniendo una notabilísima influencia en la práctica internacional<sup>(6)</sup>, además de mejorar técnicamente la redacción del art. 8º-2 del Convenio de Ginebra de 1958 sobre el Alta Mar.

Una última advertencia previa que debemos formular, consiste en que este trabajo tiene como objetivo estudiar la navegación de todo tipo de buques por el mar territorial de terceros Estados únicamente en tiempos de paz<sup>(7)</sup>. En tiempos de conflictos armados, la navegación de los buques extranjeros por el mar territorial no está regida por el Derecho del Mar, sino por el Derecho Bélico, con lo que su examen desborda los límites del presente trabajo, quedando también este tema pendiente para investigaciones posteriores.



## **II. LA CONFERENCIA DE CODIFICACION DE LA HAYA**



El primer intento codificador del Derecho del Mar estuvo representado por la Conferencia de Codificación celebrada en La Haya en 1930. Aunque la Conferencia fracasó en sus intentos de adoptar un convenio sobre el mar territorial, el estudio de sus trabajos sigue teniendo gran importancia<sup>(8)</sup>, tanto por sus esfuerzos por codificar el derecho consuetudinario previo, como por la importancia de las deliberaciones que en la misma tuvieron lugar. Por ello, no es de extrañar que sus resultados tuvieran una notable influencia en el Derecho Internacional posterior, tanto consuetudinario como convencional. (o)

## 1. EL SIGNIFICADO DEL PASO

La Conferencia de Codificación celebrada en La Haya en 1930 concibió el paso como comprendiendo dos hipótesis de navegación distintas, el paso paralelo y el perpendicular a la dirección de la costa, al señalar que:

"Art. 3º. 'Paso' es el hecho de navegar por el mar territorial, sea para atravesarlo sin entrar en las aguas interiores, sea para entrar en ellas, sea para hacerse a la mar procedente de las aguas interiores"<sup>(9)</sup>.

Según *Churchill y Lowe*, la posibilidad de navegación perpendicular a la dirección de la costa fue una novedad introducida por la Conferencia de Codificación de 1930, ya que no se encontraba en la práctica estatal anterior a la misma. En opinión de estos autores, que compartimos, el propósito de la Conferencia de 1930 no fue tanto el afirmar la existencia de un derecho de paso inocente cuando se navegase en las aguas interiores, como el incluir a los buques extranjeros que entrasen o saliesen de tales aguas interiores dentro del régimen del paso inocente, a los efectos de someterlos al control y a la jurisdicción del Estado ribereño. En consecuencia, el Estado ribereño retenía la competencia para adoptar, imponer o reforzar las condiciones de admisión en sus aguas interiores. Conclusión confirmada posteriormente por el art. 16 (2) del Convenio de

Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua y por el art. 25.2 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar<sup>(10)</sup>.

Esta doble posibilidad de paso paralelo y perpendicular a la dirección de la costa fue complementada por la previsión de que la detención y el fondeo podían estar comprendidas dentro del propio concepto de paso, aunque únicamente con carácter excepcional. En efecto, el proyecto articulado de 1930 dispuso lo siguiente:

"Art. 3º. ...El paso comprende eventualmente el derecho de detención y fondeo, pero solamente en la medida en que la detención y el fondeo constituyan incidentes ordinarios de la navegación o se impongan al barco en caso de arribada forzosa o para pedir auxilio".

Conviene subrayar, además, que ya desde 1930 el concepto de paso se refiere únicamente a la navegación marítima, pues aunque el proyectado artículo 3º no excluyera a la navegación aérea, los artículos 4º a 13º refirieron el derecho de paso inocente exclusivamente a los buques extranjeros, por lo que las aeronaves no podían considerarse jamás titulares de tal derecho de paso. Por otra parte, se tuvo ya el cuidado de precisar las modalidades de ejercicio de este derecho de paso, toda vez que el art. 4º señalara expresamente que los submarinos tienen la obligación de navegar en superficie.

Finalmente, conviene tener en cuenta que la Conferencia de Codificación de 1930 concibió la naturaleza del derecho de paso por el mar territorial como una limitación a la soberanía del Estado ribereño. Es que, en efecto, es en la noción del derecho de paso inocente en la que se van a conjugar los intereses soberanos del Estado ribereño con los intereses que el resto de Estados de la comunidad internacional tienen en la navegación marítima internacional. En consecuencia, no fue de extrañar que en el proyecto de 1930 se remarcara expresamente que:

"Art. 4º. El Estado ribereño no puede entorpecer el paso inocente de los barcos extranjeros en el mar territorial ...".

## **2. LA INOCENCIA DEL PASO**

El segundo requisito que define el régimen de la navegación por el mar territorial es el de la inocencia del paso. Precisamente, es en la concreción de su significado donde se tenderá a armonizar el derecho de pa-

so de los buques extranjeros con el hecho de que se encuentren en el mar territorial de otro Estado. Es decir, permite conjugar los intereses generales de la comunidad internacional en favor de la libertad de comunicación con los concretos intereses de seguridad del Estado ribereño.

Por otra parte, conviene ya señalar que el requisito de la inocencia del paso, a la vez que ha ido concretando su contenido en cada intento codificador del Derecho del Mar, se ha convertido progresivamente en un concepto autónomo respecto del significado del paso. De ahí que, la aparición de regímenes especiales de navegación por el mar territorial, en los que los particularismos vienen referidos al significado del paso, no hayan sido óbice para que el requisito de la inocencia de tal paso, como tendremos ocasión de comentar, se aplique igualmente a todo régimen de navegación por el mar territorial.

Como han puesto de relieve autores como *Churchill y Lowe*<sup>(11)</sup>, durante muchos años, hasta la Conferencia de Codificación de 1930, el requisito de la inocencia del paso no tuvo un significado concreto. Algunos autores y la práctica de los países del *common law* consideraron al requisito de la inocencia del paso como una cuestión distinta de la del cumplimiento de las leyes del Estado ribereño. De tal forma que, para que el paso no fuera inocente, no era imprescindible el haber infringido alguna de las leyes del Estado ribereño, sino que bastaba con que fuera perjudicial para los intereses vitales, por ejemplo la seguridad del Estado ribereño. En el mismo sentido, no toda infracción de la legislación del Estado ribereño produciría la pérdida del carácter inocente del paso, sino únicamente las infracciones que causaran tal efecto perjudicial. Es más, si el criterio definidor consistía en afectar perjudicialmente los intereses vitales del Estado ribereño, no sería necesario determinar cuál de los posibles actos realizados por un buque extranjero sería el incompatible con la noción de inocencia, toda vez que la mera presencia de un determinado tipo de buque podría ser considerada como una amenaza para el Estado ribereño. Por otra parte, otros Estados y la mayoría de los juristas no trazaron tal distinción y, o bien no se pronunciaron sobre este particular, o bien identificaron el significado de la inocencia del paso con la obligación de cumplir las leyes del Estado ribereño mientras se navegara por su mar territorial.

Durante el siglo XX, los sucesivos intentos codificadores del Derecho Internacional del Mar han ido concretando progresivamente la noción de la inocencia del paso. El primero de estos intentos fue, sin duda, el de la Conferencia de Codificación de 1930.

En los trabajos preparatorios de la misma, el Sr. *Schücking*, relator del Subcomité del Comité de Expertos, comenzó por reconciliar el "paso pa-

cífico" de los buques extranjeros con la soberanía del Estado sobre su mar territorial. Sin embargo, el proyecto de artículo que presentó insistía en la libertad de paso, sin contener ninguna referencia al poder reglamentario de los Estados ribereños<sup>(12)</sup>. Por ello, es destacable que, tras recibir las respuestas de los Gobiernos<sup>(13)</sup>, el Comité Preparatorio introdujera la posibilidad de dictar reglamentaciones de policía y de navegación, siempre y cuando en su aplicación se respetara el derecho de paso y no fueran discriminatorias<sup>(14)</sup>.

En la Conferencia de Codificación de La Haya, lo más destacable a este respecto fue la crítica de la delegación de los Estados Unidos a la importancia que se concedía al derecho de paso inocente. Esta delegación, partiendo de su consideración de que la amplitud del mar territorial era tan sólo de tres millas, criticó ampliamente la afirmación de tal derecho de paso. En su opinión, en muchas partes del mar adyacentes a las costas de todo el mundo jamás se había navegado en régimen de paso inocente. Además, argumentó que, dada la reducida extensión del mar territorial, con una leve desviación en la ruta de navegación se obviaba la necesidad de tener que utilizar este régimen de paso. De ahí que entendiera que, al intentar conjugar tal derecho de paso con los intereses del Estado ribereño, éstos últimos deberían primar<sup>(15)</sup>. Tesis inmediatamente discutida por otros Estados<sup>(16)</sup>. Entre ambas posturas, Gran Bretaña introdujo una nueva fórmula para definir la inocencia del paso, en la que por primera vez se concibió la inocencia del paso como no perjudicial para la seguridad, el buen orden o los ingresos del Estado ribereño<sup>(17)</sup>.

La propuesta de compromiso británica, fue la base de la solución finalmente adoptada por la Conferencia de La Haya. De tal forma, que el art. 3 del Acta Final de la Conferencia de Codificación de La Haya definió el paso inocente de la siguiente manera:

"Art. 3º.2. El paso no es inocente cuando el buque utiliza el mar territorial de un Estado ribereño a los fines de ejecutar un acto que atente a la seguridad, al orden público o a los intereses fiscales de ese Estado".

Fórmula que, sin contener ninguna mención expresa acerca de los poderes del Estado ribereño sobre su mar territorial, se entendió que protegía sobradamente los intereses de tales Estados. Por otra parte, no se exigía ningún incumplimiento concreto de la legislación del Estado ribereño para considerar que el paso no era inocente. No obstante, parece ser que el mero paso no infringía tal carácter, sino que se exigía algún acto concreto del buque en cuestión.

La Conferencia de 1930 no pudo precisar más el significado de la inocencia del paso, mostrándose impotente al intentar ejemplificar casos concretos de paso no inocente. Únicamente pudo formular algunas observaciones generales al concepto del mismo, de las cuales probablemente la más importante fuera la formulada por el Segundo Comité sobre la irrelevancia de la existencia o no de intencionalidad en la comisión del acto que convierte el paso de un buque en un paso no inocente<sup>(18)</sup>.

Aunque en la actualidad el significado de la inocencia ha variado, la técnica que utilizó la Conferencia de 1930 de definir el concepto de paso inocente en términos negativos ha llegado hasta nuestros días. Debe añadirse, además, que la fórmula empleada por la Conferencia de Codificación de La Haya para definir la inocencia del paso tuvo influencias perceptibles tanto en la práctica estatal posterior a 1930<sup>(19)</sup>, como en la jurisprudencia internacional de la época<sup>(20)</sup>.

### **3. LA CUESTION DEL DERECHO DE PASO INOCENTE DE LOS BUQUES DE GUERRA**

La Conferencia de Codificación de La Haya tuvo que abordar ya el problema de la extensión del derecho de paso inocente por el mar territorial al primer tipo de buques con características especiales: los buques de guerra extranjeros. Las dificultades con que, respecto a este tema, se encontró la Conferencia de 1930 son más patentes si se tiene en cuenta la diversidad acentuada de tendencias que, sobre este particular, revela el estudio de la doctrina y de la práctica estatal de la época, así como de los variados intentos privados de codificación.

#### **3.1. La diversidad de opiniones doctrinales.**

Con anterioridad a la celebración de la Conferencia de Codificación de 1930 existía una gran incertidumbre doctrinal acerca de si, en tiempo de paz, los buques de guerra disfrutaban o no del derecho de paso inocente por el mar territorial de terceros Estados.

Una importante corriente doctrinal negó tal derecho a los buques de guerra, considerando que la propia naturaleza del buque es por principio incompatible con la noción de paso inocente. A este respecto, es conocida la afirmación de *Elihu Root*, representante de los EE.UU. ante el Tribunal Arbitral que juzgó el asunto de las pesquerías en las costas del Atlántico Norte, según la cual:

"Warships may not pass without consent into this zone, because they threaten. Merchant ships may pass and repass because they do not threaten"<sup>(21)</sup>.

Argumentación basada en consideraciones de seguridad y de protección del Estado ribereño. Abundando en la distinta naturaleza de los buques de guerra y de los buques mercantes, *Hall* negó el derecho de paso inocente de los primeros, al afirmar que:

"This right of innocent passage does not extend to vessels of war. Its possession by them could not be explained upon the grounds by which commercial passage is justified",

pues en este caso tal denegación deriva del interés general en la máxima libertad de navegación para fines comerciales, interés general que es inexistente en el caso de los buques de guerra<sup>(22)</sup>.

Sin embargo, autores como *Westlake*, *Lawrence* o *Fauchille* afirmaron el derecho de paso inocente de los buques de guerra, insistiendo en que tal derecho se refiere a las características del paso y no a la naturaleza del buque, pues desde la óptica de la navegación no existen diferencias entre los buques de guerra y los buques mercantes<sup>(23)</sup>.

Opinión más matizada fue la de *Oppenheim*, quien, tras señalar que el derecho de paso inocente de los buques de guerra a través del mar territorial no estaba generalmente reconocido, afirmó lo siguiente:

"As a rule, however, in practice no State actually opposes in time of peace the passage of foreign men-of-war and other public vessels through its maritime belt. And it may safely be stated, first, that a usage has grown up by which such passage, if in every way inoffensive and without danger, shall not be denied in time of peace; and secondly, that it is now a customary rule of International Law that the right of passage through such parts of the maritime belt as form part of the highways for international traffic cannot be denied to foreign men-of-war"<sup>(24)</sup>.

En consecuencia, nos encontramos con que, con antelación a la Conferencia de Codificación de 1930, había una variopinta gama de opiniones en la literatura jurídica especializada sobre la existencia o inexistencia del derecho de paso inocente de los buques de guerra en el mar territorial. Incertidumbre de opiniones acompañada de una práctica estatal no uniforme, como a continuación tendremos ocasión de comprobar.

### 3.2. La práctica estatal anterior a la Conferencia de 1930.

A principios del siglo XX, el tema del paso por el mar territorial de los buques de guerra de terceros Estados surgió en relación con el derecho internacional de la neutralidad<sup>(25)</sup>. Se planteó el interrogante de saber si, en el supuesto de que existiera un derecho de paso en tiempos de paz, el mismo se extendía a los buques beligerantes en aguas neutrales en tiempo de guerra. Dicho de otra forma, si existía un derecho de paso para los buques de guerra beligerantes en aguas neutrales en tiempo de guerra, con mayor razón debía afirmarse la existencia de un derecho general de paso en tiempos de paz.

Esta cuestión se planteó en la Conferencia de la Paz celebrada en La Haya en 1907. En la misma, se manifestaron varias opiniones favorables a que los Estados neutrales pudieran prohibir el paso de los buques de guerra beligerantes en partes concretas de su mar territorial, si ello era necesario para el mantenimiento de su neutralidad, aunque tales prohibiciones no se aplicarían a los estrechos que unieran dos partes de alta mar<sup>(26)</sup>. Sin embargo, el hecho de que tales prohibiciones se limitaran únicamente a partes concretas del mar territorial, no fue generalmente aceptado. En el otro extremo, el art. 23 del proyecto inglés recogía un derecho de paso ilimitado, aunque el mismo no fuera finalmente adoptado.

Esta disparidad de opiniones se trasladó igualmente a las legislaciones estatales adoptadas en aplicación del Decimotercer Convenio de La Haya. El Decreto alemán de 14 de mayo de 1913, junto con los Reglamentos de neutralidad de los Estados del Norte de 21 de diciembre de 1912<sup>(27)</sup>, permitían de forma expresa o tácita el paso de los buques de guerra extranjeros, incluso en tiempo de guerra. El Decreto rumano de 22 de noviembre de 1912, en su art. 8, consagró el derecho de paso, tanto en tiempos de paz como de guerra, de los buques de guerra de otras naciones que no participasen en tales guerras<sup>(28)</sup>. Por Real Decreto de 30 de octubre de 1909, Holanda estableció el derecho de paso a través de su mar territorial de los buques de guerra extranjeros, en tiempos de paz y siempre que no se tratase de buques beligerantes. Al mismo tiempo, se reservó el derecho de limitar e incluso prohibir la admisión de buques de guerra extranjeros en su mar territorial en tiempo de guerra, peligro de guerra, para el mantenimiento de su neutralidad o en cualquier otra circunstancia especial (art. 14)<sup>(29)</sup>. Prohibición que llevó a la práctica en el art. 4 de la Declaración holandesa de neutralidad de 1914<sup>(30)</sup>, lo que provocó la protesta de Alemania, no seguida de ninguna acción especial. Por su parte, Suecia, Noruega y España prohibieron igualmente, en sus mares territoriales respectivos, tanto el paso como la estancia de los submarinos<sup>(31)</sup>.

En 1916, la *Oficina de Inteligencia Naval del Departamento de la Armada de los Estados Unidos* publicó los textos normativos que regían las visitas a los puertos extranjeros de los buques de guerra<sup>(32)</sup>. De esta documentación se desprende que, en esta época, estaba permitida la entrada de buques de guerra extranjeros a los puertos de treinta y siete Estados, sometidos a las condiciones establecidas en estas normativas.

De estas normativas debe destacarse, en primer lugar, el alto número de Estados, hasta un total de veintitrés<sup>(33)</sup>, con predominio absoluto de los países centro y sudamericanos, en los que no existen puertos cerrados a los buques de guerra extranjeros, ni restricción alguna, ya sea en relación al número de buques de guerra extranjeros de una misma nacionalidad que puedan encontrarse simultáneamente en un mismo puerto, ya sea en relación a la duración de tal visita. No obstante, deben hacerse las siguientes precisiones: en el caso de Turquía, se consideraban todos los puertos abiertos, salvo los de los Dardanelos y el Mar Negro, por estar sometidos a un régimen convencional especial; en el caso de Grecia, aunque la legislación griega no lo exigía, en este documento se consideraba como "un asunto de cortesía" la notificación previa a la autoridad del puerto, por vía consular si se trataba sólo de un buque de guerra y por vía diplomática en el supuesto de flotillas o escuadrillas; tanto en el caso de España como en el de Portugal, se señalaba que "era costumbre" notificar previamente tal visita por vía diplomática, salvo en el caso del puerto de Lisboa, donde la entrada lo que requería era el permiso previo.

En segundo lugar, catorce Estados imponían algún tipo de restricciones al acceso a sus puertos de los buques de guerra extranjeros. Estas restricciones podían versar sobre los siguientes temas: limitación a un número máximo, generalmente tres, de los buques de guerra de una misma nacionalidad que podían encontrarse simultáneamente en un mismo puerto<sup>(34)</sup>; limitación del número máximo de buques de guerra de una misma nacionalidad que podían encontrarse simultáneamente en todo el litoral de un Estado<sup>(35)</sup> o en sectores del mismo<sup>(36)</sup>; limitación de la duración de la estancia de los buques de guerra extranjeros<sup>(37)</sup>; existencia de puertos o instalaciones cerrados a los buques de guerra extranjeros<sup>(38)</sup>; exigencia de notificación previa<sup>(39)</sup>; y exigencia de permiso previo<sup>(40)</sup>. De tales limitaciones o restricciones, era frecuente que se encontrasen excluidos los buques extranjeros, incluidos los buques de guerra, a bordo de los cuales viajaban Jefes de Estado, miembros de familias dinásticas reinantes o su séquito, personal diplomático acreditado ante el Estado del puerto, así como sus buques de escolta. Se solía excluir igualmente a los buques de guerra extranjeros que, debido a fuerza mayor, buscaran el abrigo del puerto más cercano. Eventualmente, también estaban excluí-

dos los buques que se dedicaban al control de las actividades pesqueras, de acuerdo con convenios internacionales en esa materia<sup>(41)</sup>.

En tercer lugar, previsiones sobre los buques de guerra extranjeros beligerantes, que se encontrasen en Estados neutrales, se contenían en la normativa de ocho Estados<sup>(42)</sup>. Sin embargo, las grandes diferencias existentes sobre este particular dificultan enormemente la posibilidad de encontrar normas comunes a todas ellas. La presencia de este tipo de buques en el mar territorial y en los puertos belgas se permitía por un máximo de 24 horas. El Decreto de 18 de octubre de 1912 permitía la estancia de este tipo de buques en los puertos y mar territorial francés, que, a estos efectos se amplió a 10 millas, aunque limitaba tanto el número máximo de estos buques que podían estar presentes simultáneamente en un mismo puerto, como la duración de la estancia. En Alemania se permitía su presencia, tras la previa notificación, limitándose igualmente su número y la duración de su estancia a 14 días. En Italia y Austria-Hungría, su presencia estaba permitida en el mar territorial, sin restricciones específicas, con el recordatorio de la prohibición de realizar actos hostiles entre sí mientras permanecieran en aguas bajo soberanía italiana o austro-húngara, respectivamente. En Holanda y Rumanía estaba prevista la posibilidad de limitar o prohibir, en todo o partes de sus mares territoriales, la presencia de estos buques de guerra. En Suecia se prohibía su presencia, incluida la de los submarinos, en ciertas zonas y en las tres primeras millas de mar territorial.

En cuarto lugar, en las legislaciones de nueve Estados<sup>(43)</sup>, se contenían descripciones de las obligaciones que se imponían a los buques de guerra extranjeros durante su visita a estos puertos. Estas obligaciones comprendían, entre otras, las siguientes: la prohibición de ejecutar a bordo penas de muerte mientras se encontrasen en el mar territorial del Estado del puerto; la prohibición de realizar levantamientos topográficos o hidrográficos; la prohibición de realizar planos, fotografías o cualquier tipo de descripción de las zonas de seguridad del Estado ribereño; la prohibición de realizar ejercicios con armas de cualquier clase, con independencia de que se empleara munición real o de entrenamiento; la prohibición de desembarcar personal o aeronaves armadas; la prohibición de realizar trabajos submarinos; la obligación de abandonar el puerto y el mar territorial respectivo, normalmente a las seis horas como muy tarde después de recibir tal aviso, medie o no causa justificada para ello y teniendo en cuenta que de no hacerlo se podría utilizar la fuerza en su contra, etc.

Finalmente, en quinto lugar, estas normativas, además de aplicarse al acceso a los puertos, en algunos casos regían igualmente la navegación de los buques de guerra extranjeros por el mar territorial respectivo. A

estos efectos, debe señalarse que mientras las legislaciones de Bélgica, Dinamarca y Francia expresamente permitían el paso y la detención de los buques de guerra extranjeros en el mar territorial, en el caso de Austria-Hungría lo que expresamente se prohibía era tal detención. En Italia existía prohibición expresa de paso por ciertas zonas del mar territorial. El Decreto holandés de 30 de octubre de 1909 autoproclamaba que no impedía el libre paso de los buques de guerra extranjeros por el mar territorial holandés "en la medida en que tal paso esté reconocido por el Derecho Internacional". La normativa de Alemania, Noruega, Reino Unido y Suecia regulaban únicamente la entrada en los puertos, dejando imprejuzgada la navegación de los buques de guerra por el mar territorial respectivo, salvo en áreas estratégicas. Rumanía exigía la notificación previa por vía diplomática para atravesar su mar territorial; al igual que Rusia para la navegación de las aguas abiertas de su mar territorial, aunque para navegar por las aguas condicionalmente abiertas de tal mar territorial se exigía el permiso previo y tal paso estuviera prohibido en las aguas cerradas.

### 3.3. Los intentos privados de codificación (1890-1929).

Desde finales del siglo XIX hasta la celebración, en 1930, de la Primera Conferencia Internacional para la Codificación del Derecho Internacional, diversas asociaciones e institutos privados de Derecho Internacional formularon sus correspondientes proyectos articulados, conteniendo propuestas distintas acerca del reconocimiento o no del derecho de paso inocente a los buques de guerra a través del mar territorial de terceros Estados. Estos proyectos privados de codificación reflejan perfectamente las distintas posturas y dificultades con que después se encontrarían los Estados al tratar de codificar esta materia.

El primero de estos proyectos articulados lo produjo el Instituto de Derecho Internacional a finales del siglo pasado. En 1890 el relator del Tercer Comité del Instituto distribuyó un cuestionario a sus miembros<sup>(44)</sup>, quienes respondieron unánimemente en favor de la opinión de que el Estado ribereño podía regular el paso, aunque en sus respuestas no existió acuerdo sobre la extensión de tal derecho de paso a los buques de guerra<sup>(45)</sup>. Se propuso que todos los buques sin distinción deberían disfrutar en el mar territorial de derechos de tránsito similares a los que regían la navegación en alta mar<sup>(46)</sup>, lo que inmediatamente provocó la discusión de si tal fórmula era compatible con los derechos de soberanía del Estado ribereño, especialmente en tiempos de guerra y en cuanto a la navegación por los estrechos<sup>(47)</sup>.

Como consecuencia de tales debates, el Instituto de Derecho Internacional adoptó, el 31 de marzo de 1894, las Reglas sobre la definición y el régimen del mar territorial<sup>(48)</sup>, en las que se parte de la siguiente afirmación:

"Tous les navires sans distinction ont le droit de passage inoffensif par la mer territoriale, sauf le droit des belligérants de réglementer et, dans un but de défense, de barrer le passage dans ladite mer pour tout navire, et sauf le droit des neutres de réglementer le passage dans ladite mer pour les navires de guerre de toutes nationalités" (Art. 5).

Aunque, sin embargo, de tal afirmación general se excluyó la situación particular de los buques de guerra, al afirmar que:

"Est réservée la situation particulière des navires de guerre et de ceux qui leur sont assimilés" (Art. 9).

Por lo tanto, este proyecto de 1894 negó que los buques de guerra disfrutaran de tal derecho de paso inocente por el mar territorial de terceros Estados. La navegación y, en su caso, las condiciones de la misma, de este tipo de buques por el mar territorial quedaban a la libre discreción en cada caso del Estado ribereño.

Debe señalarse igualmente que este proyecto articulado contenía ya una disposición específica común para todos los estrechos que unen dos partes de la alta mar. En su virtud, se garantiza el paso a través de los mismos a toda clase de buques, incluidos los buques de guerra, sin posibilidad de suspensión:

"Art. 10. Les dispositions des articles précédentes s'appliquent aux détroits dont l'écart n'excède pas douze milles, sauf les modifications et distinctions suivantes:

3º. Les détroits qui servent de passage d'une mer libre á une autre mer libre ne peuvent jamais être fermés".

Por otra parte, estas reglas se mostraban respetuosas de los regímenes especiales, convencionales o consuetudinarios, a los que estaban sometidos algunos estrechos internacionales, toda vez que su art. 11 dispuso lo siguiente: (com.)

"Le régime des détroits actuellement soumis á des conventions ou usages spéciaux demeure réservé".

El segundo intento privado de codificación se produjo en 1924, cuando el *Sr. Alvarez* presentó un proyecto de convenio al Comité de la Asociación de Derecho Internacional, sobre la regulación de los medios de comunicación marítima en tiempos de paz. Su proyecto fue mucho más favorable que el proyecto de 1894 del Instituto de Derecho Internacional, al reconocimiento de este derecho de paso a favor de los buques de guerra de terceros Estados, pues en el mismo se establecía que los buques de todas las naciones, sin distinguir entre buques mercantes y buques de guerra, podían transitar libremente por el mar territorial. No obstante, en su proyecto se reequilibraban los derechos y deberes del Estado ribereño, toda vez que se afirmó que al ejercer tal derecho de paso, todos los buques estaban sometidos a las normas y reglamentos de los Estados ribereños quienes, sin embargo, no podían impedir o interferir el tránsito<sup>(49)</sup>.

Estas propuestas se reflejaron en el proyecto de convenio sobre jurisdicción marítima en tiempo de paz, adoptado por la Asociación de Derecho Internacional en 1926. En efecto, el art. 10 de este proyecto disponía lo siguiente:

"The ships of all countries, public as well as private, have the right to pass freely through territorial waters, but are subject to the regulations enacted by the State through whose territorial waters they pass, provided that such regulations do not infringe any of the provisions contained in this Convention"<sup>(50)</sup>.

En la misma tónica que el proyecto de la Asociación de Derecho Internacional, el art. 4 del proyecto codificador de la Asociación Alemana de Derecho Internacional se limitó a mencionar la existencia de tal derecho de paso, sin especificar a qué categorías de buques se refería<sup>(51)</sup>. Sin embargo, el proyecto de *Strupp* reconoció, en su art. 8, tal derecho (*freie Durchfahrt*) únicamente para los buques mercantes<sup>(52)</sup>. Actitud ésta última que parece compartida, no exenta de ciertas ambigüedades, por el segundo proyecto codificador que sobre este tema adoptó el Instituto de Derecho Internacional en 1928. En efecto, el proyecto de reglamento relativo al mar territorial en tiempos de paz<sup>(53)</sup> reconoció el derecho de paso inocente únicamente para los buques mercantes de la siguiente forma:

"Art. 6. Les navires de commerce ont le droit de passage inoffensif par la Mer Territoriale. Ils sont, toutefois, soumis aux lois et règlements de police et de navigation édictés par l'Etat côtier.

Les navires marchands qui enfreignent ces lois et règlements sont justiciables de la juridiction de cet Etat".

Sin embargo, en relación con los buques de guerra, este proyecto sólo contenía una disposición bastante escueta, según la cual:

"Art. 11. Le libre passage des navires de guerre peut être assujetti à des règles spéciales par l'Etat riverain".

Disposición que comprende simultáneamente dos supuestos distintos. Primero, que el Estado ribereño reconozca el derecho de paso inocente de los buques de guerra extranjeros por su mar territorial, regulando esta normativa especial las condiciones de su paso a través del mismo, al igual que se estableció esta facultad en el art. 6 de este proyecto para los buques mercantes. Segundo, que por esta normativa especial el Estado ribereño llegue hasta el extremo de interferir o prohibir el paso de los buques de guerra extranjeros por su mar territorial, lo que en definitiva supone no reconocer tal derecho a este tipo de buques.

Se debe subrayar además que, en materia de estrechos internacionales, este proyecto de 1928 supuso un claro retroceso frente al proyecto de 1894 del mismo Instituto, toda vez que el proyecto actual se limitó a señalar que:

"Art. 14. Le régime des détroits demeure réservé".

Finalmente, debe llamarse la atención hacia dos proyectos codificadores norteamericanos, muy cercanos entre sí en el tiempo, negándose en ambos la existencia del derecho de paso inocente a favor de los buques de guerra extranjeros. En el primero de ellos, el Instituto Americano de Derecho Internacional, reflejando la política de ese momento de los Estados Unidos, condicionó en el art. 6 de su proyecto, la entrada en el mar territorial de los buques de guerra extranjeros al consentimiento previo del Estado ribereño, consentimiento que debería presumirse en tiempo de paz<sup>(54)</sup>. Por su parte, el proyecto de convenio de Harvard de 1929 sobre el derecho del mar territorial, en su art. 14 afirmó que los Estados "must permit innocent passage through its marginal seas by the vessels of other States", aunque este artículo fue acompañado del siguiente comentario:

"This excludes vessels of war from exercising the right of innocent passage. The sovereignty of the littoral state is restricted by the right of innocent passage because of a recognition of the freedom of the seas for the commerce of all states. There is, therefore, no reason for freedom of innocent passage of vessels of war.

Furthermore, the passage of vessels of war near the shores of foreign states and the presence without prior notice of vessels of war in marginal seas might give rise to misunderstanding even when they are in transit. Such considerations seem to be the basis for the common practice of states in requesting permission for the entrance of their vessels of war into the ports of other states. A state may permit the passage of the war vessels of other states through its marginal sea, but the text relieves it from any obligation to do so<sup>(55)</sup>.

En definitiva, los diversos intentos codificadores realizados por los institutos o asociaciones privados de Derecho Internacional con antelación a la celebración de la Conferencia codificadora de La Haya de 1930, confirman la diversidad de opiniones contradictorias existentes sobre esta materia, siendo una buena prueba de la dificultad de establecer reglas generales sobre la misma.

### 3.4. Los buques de guerra en la Conferencia de La Haya.

El primer intento en el Derecho Internacional de positivizar las normas que regulan el paso de los buques de guerra extranjeros por el mar territorial se produjo en la Conferencia de Codificación que, convocada por la Sociedad de las Naciones, se celebró en La Haya, del 13 de marzo al 12 de abril de 1930, confirmando otra vez sus resultados la enorme dificultad existente para establecer normas generalmente aceptadas en esta materia.

Respecto del paso inocente, el Comité Preparatorio recabó de los Estados participantes sus comentarios sobre si los buques de guerra disfrutaban de este derecho, cuáles eran las normas que regulaban el paso y la detención de los mismos en el mar territorial y qué hacer en caso de inobservancia de las normas del Estado ribereño<sup>(56)</sup>. Formulados los comentarios de los Estados, que revelaron una gran diversidad de opiniones<sup>(57)</sup>, el Comité Preparatorio las sintetizó de la siguiente forma:

"Basis of discussion n° 20.

A coastal State should recognize the right of innocent passage through its territorial waters of foreign warships, including submarines navigating on the surface.

A coastal State is entitled to make rules regulating the conditions of such passage without, however, having the right to require a previous authorization.

A coastal State is entitled to make rules governing the anchoring of foreign warships in its territorial waters, but it may not forbid anchoring in case of damage to the ship or of distress.

Basis of discussion n° 21.

In foreign territorial waters, warships must respect the local laws and regulations. Any case of infringement will be brought to the attention of the captain: if he fails to comply with the notice so given, the ship may be required to depart<sup>(58)</sup>.

En el Segundo Comité apenas se prestó atención a la base de discusión número 21 y el debate se centró en la base 20. Sobre la misma, los Estados se mostraron reacios a reconocer el derecho de paso inocente en el mar territorial a los buques de guerra<sup>(59)</sup>. A este respecto, debe recordarse que el *Sr. Miller*, representante de los EE.UU., afirmó expresamente que el derecho de paso inocente a través del mar territorial, como tal derecho, no se extiende a los buques de guerra, proponiendo que esta materia se regulase por el uso y la cortesía internacionales y dejando a salvo la competencia del Estado ribereño para declarar en cualquier momento, en todo o parte de su mar territorial, que no existe tal derecho para los buques de guerra. De un modo similar, *Sir M. Gwyer*, representante del Reino Unido, propuso que la entrada y el paso a través del mar territorial de estos buques continuase siendo regulada por el uso y la práctica internacional existente en ese momento, sin crear ninguna obligación jurídica específica para el Estado ribereño. Otras delegaciones, como la rumana o la española (*Sr. Goicoechea*)<sup>(60)</sup>, adoptaron una posición semejante, admitiendo expresamente la posibilidad de que se someta el paso de los buques de guerra extranjeros por el mar territorial al requisito de la previa autorización del Estado ribereño.

Ambas bases de discusión fueron objeto de ulterior análisis en el Primer Subcomité y después volvieron al plenario del Segundo Comité, quien adoptó el texto final del proyecto de artículos, junto con sus correspondientes observaciones. El Informe final del Segundo Comité, conteniendo trece proyectos de artículos sobre el mar territorial, fue adoptado con carácter provisional por la sesión plenaria de la Conferencia y remitido a la Sociedad de las Naciones para su posible inclusión en un futuro convenio sobre el mar territorial. De este conjunto de artículos, los relativos al paso inocente de los buques de guerra por el mar territorial, junto con sus correspondientes observaciones, son los siguientes:

### "Article 12.

As a general rule, a coastal State will not forbid the passage of foreign warships in its territorial sea and will not require a previous authoritation or notification.

The coastal State has the right to regulate the conditions of such passage.

Submarines shall navigate on the surface.

### Observations.

To state that a coastal State will not forbid the innocent passage of foreign warships through its territorial sea is but to recognise existing practice. That practice also, without laying down any strict and absolute rule, leaves to the State the power, in exceptional cases, to prohibit the passage of foreign warships in its territorial sea.

The coastal State may regulate the conditions of passage, particularly as re-

gards the number of foreign units passing simultaneously, through its territorial sea - or through any particular portion of that sea - though as a general rule no previous authorization or even notification will be required. Under no pretext, however, may there be any interference with the passage of warships through straits constituting a route for international maritime traffic between two parts of the high sea.

Article 13.

If a foreign warship passing through the territorial sea does not comply with the regulations of the coastal State and disregards any request for compliance which may be brought to its notice, the coastal State may require the warship to leave the territorial sea.

Observations.

A special stipulation to the effect that warships must, in the territorial sea, respect the local laws and regulations has been thought unnecessary. Nevertheless, it seemed advisable to indicate that on non-observance of the regulations the right of free passage ceases and that consequently the warship may be required to leave the territorial sea<sup>(61)</sup>.

De esta forma, el texto final del art. 12 y sus observaciones parecen revelar la inexistencia de un derecho general de paso inocente de los buques de guerra por el mar territorial<sup>(62)</sup>. Si bien como norma general los Estados ribereños no prohibirán tal paso, ni exigirán su notificación o autorización previa, las observaciones formuladas a este artículo relativizan el alcance de tal afirmación. En efecto, tras establecer la correspondiente identidad entre el proyectado art. 12 y la práctica internacional, expresamente se indica que tal práctica, sin establecer ninguna norma estricta y absoluta, deja a los Estados el poder de prohibir, en casos excepcionales, el paso de los buques de guerra extranjeros en su mar territorial, así como de reglamentar las condiciones de su paso. Sin embargo, tanto la ambigua redacción del Informe final del Segundo Comité, como la posible divergencia de contenidos entre el art. 12 y sus observaciones, motivaron que posteriormente la doctrina interpretara de forma muy diferente los resultados de la Conferencia de 1930 en cuanto al derecho de paso inocente de los buques de guerra extranjeros por el mar territorial<sup>(63)</sup>.

Debe resaltarse el hecho de que en las observaciones al artículo 12 se afirma que, bajo ningún pretexto, se podrá impedir el paso (se entiende inocente) de los buques de guerra por los estrechos que constituyan una ruta para el tráfico marítimo internacional entre dos partes de la alta mar. Esta mención de los estrechos utilizados para la navegación internacional apareció en un momento realmente tardío de la Conferencia, como consecuencia de la postura adoptada por Alemania en el plenario del Segundo Comité, y tiene sin duda un alcance relativo. Frente a la preten-

sión del representante alemán de que este supuesto se incluyera expresamente en el texto del artículo 12, otras delegaciones, como la italiana y la danesa<sup>(64)</sup>, afirmaron que el supuesto de la navegación por los estrechos debía considerarse incluido en la expresión "Por regla general" del art. 12. En consecuencia, la mención de la navegación por los estrechos internacionales se incluyó entre las observaciones y no en el texto del art. 12. Por lo tanto, el régimen de la navegación de los buques de guerra a través de los estrechos internacionales se consideró exactamente el mismo que para el mar territorial, con la única precisión de que no podía ser impedido bajo ningún pretexto.



**III. EL PASO POR LOS ESTRECHOS  
UTILIZADOS PARA LA NAVEGACION  
INTERNACIONAL, CON ANTERIORIDAD  
A LAS CODIFICACIONES DE LAS  
NACIONES UNIDAS**



Con anterioridad a la primera codificación del Derecho del Mar realizada por las Naciones Unidas, se produjeron desarrollos normativos importantes en relación con el paso de buques extranjeros por los estrechos utilizados para la navegación internacional. Estos avances normativos estuvieron representados, de un lado, por las aportaciones jurisprudenciales realizadas por el Tribunal Internacional de Justicia en el asunto del Estrecho de Corfú y, de otro, por la existencia de diversos regímenes convencionales especiales que regulaban el paso de buques, total o parcialmente, por estrechos internacionales muy concretos.

## **1. LAS APORTACIONES JURISPRUDENCIALES EN EL ASUNTO DEL ESTRECHO DE CORFÚ**

Precisamente en relación con el tema del derecho de paso inocente de los buques de guerra a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional, se pronunció el Tribunal Internacional de Justicia en su primera sentencia sobre el fondo de un asunto, dictada el 9 de abril de 1949 en el caso del Estrecho de Corfú<sup>(65)</sup>. Los hechos que dieron lugar a esta sentencia, brevemente expuestos, consisten en lo siguiente: el 22 de octubre de 1946 un escuadrón de buques de guerra británicos, compuesto por los cruceros *Mauritius* y *Leander*, y los destructores *Saumarez* y *Volage*, abandonaron el puerto de Corfú y se dirigieron al norte a través de un canal, anteriormente limpiado de minas, en el Estrecho de Corfú. Pasada la bahía de Saranda, el buque *Saumarez* chocó con una mina y resultó seriamente dañado. Al destructor *Volage* se le ordenó acudir en su auxilio y remolcarlo. Mientras realizaba la operación de remolque, el *Volage* chocó con otra mina, resultando a su vez dañado gravemente, pese a lo cual logró llevar al *Saumarez* hasta Corfú. Como consecuencia de dichas explosiones, producidas ambas en el mar territorial albanés, 44 oficiales y marineros británicos murieron y otros 42 sufrieron lesiones personales. Tres semanas después, el 13 de noviembre de 1946, diversos buques cazaminas británicos limpiaron de minas el paso a través del Estrecho de Corfú, encontrando allí 22 minas<sup>(66)</sup>.

En relación con estos acontecimientos, la segunda de las preguntas formuladas al Tribunal fue la siguiente:

"Has the United Kingdom under international law violated the sovereignty of the Albanian People's Republic by reason of the acts of the Royal Navy in Albanian waters on the 22nd October and on the 12th and 13th November 1946 and is there any duty to give satisfaction?"<sup>(67)</sup>.

Debiéndose destacar que, únicamente en relación con los acontecimientos del 22 de octubre de 1946, el Tribunal entró a considerar el tema que aquí nos interesa, a saber, el derecho de paso inocente de los buques de guerra extranjeros por los estrechos utilizados para la navegación internacional. A estos efectos, el Tribunal proclamó solemnemente la existencia consuetudinaria de tal derecho de la siguiente manera:

"It is, in the opinion of the Court, generally recognized and in accordance with international custom that States in time of peace have a right to send their warships through straits used for international navigation between two parts of the high seas without the previous authorization of a coastal State, provided that the passage is innocent. Unless otherwise prescribed in an international convention, there is no right for a coastal State to prohibit such passage through straits in time of peace"<sup>(68)</sup>.

Posteriormente, tras comprobar que efectivamente el Estrecho de Corfú es un estrecho internacional, que los hechos ocurrieron en tiempo de paz<sup>(69)</sup> y que el paso de los buques de guerra británicos fue inocente, el Tribunal concluyó por 14 votos contra dos que, como consecuencia de tal paso el Reino Unido no había violado la soberanía de la República Popular de Albania<sup>(70)</sup>.

Respecto del régimen general de navegación de los buques de guerra por los estrechos internacionales es muy revelador el pronunciamiento del Tribunal sobre la naturaleza del Estrecho de Corfú, sobre todo por el fraccionamiento del régimen de la navegación internacional a través de los estrechos que surgiría después, como consecuencia de la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Albania no discutió en ningún momento que el Estrecho de Corfú fuera efectivamente un estrecho en un sentido geográfico. No obstante, avanzó la tesis de que jurídicamente se debería distinguir entre estrechos "principales" y "secundarios", en atención tanto al volumen del tráfico marítimo que pase por el estrecho, como dependiendo del hecho de ser la única ruta para la navegación internacional entre dos partes de la alta mar o constituir

una ruta alternativa, afirmando que el derecho de paso sólo existe en los estrechos internacionales de carácter "principal" y no en los "secundarios", como sería el caso del Estrecho de Corfú. Sin embargo, esta tesis fue expresamente rechazada por el Tribunal, al afirmar que:

"It may be asked whether the test is to be found in the volume of traffic passing through the Strait or in its greater or lesser importance for international navigation. But in the opinion of the Court the decisive criterion is rather its geographical situation as connecting two parts of the high seas and the fact of its being used for international navigation. Nor can it be decisive that this Strait is not a necessary route between two parts of the high seas, but only an alternative passage between the Ægean and the Adriatic Seas. It has nevertheless been a useful route for international maritime traffic"<sup>(71)</sup>.

Tras constatar que efectivamente el Estrecho de Corfú estaba siendo utilizado para la navegación internacional entre dos partes de la alta mar, el Tribunal Internacional de Justicia concluyó afirmando que:

"...the North Corfu Channel should be considered as belonging to the class of international highways through which passage cannot be prohibited by a coastal State in time of peace"<sup>(72)</sup>.

De esta forma, el Tribunal consideró en 1949 que, salvo en los supuestos de estrechos internacionales que tengan un régimen convencional específico, el régimen general aplicable, sin excepciones, a todos los estrechos utilizados para la navegación internacional entre dos partes de la alta mar consiste en que, en tiempo de paz, los barcos de todos los Estados, incluidos los buques de guerra, disfrutaban del derecho de paso inocente a través de estos estrechos. Tal derecho de paso excluye la autorización previa del Estado ribereño y no puede ser suspendido por ningún motivo.

Debe señalarse igualmente que, basándose en una interpretación literal del último párrafo reproducido anteriormente de la sentencia de 1949, autores como *O. G. de Vries Reilingh* o *J. G. Starke*<sup>(73)</sup>, han sostenido el derecho de paso inocente de los buques de guerra por las zonas del mar territorial que, sin constituir un estrecho utilizado para la navegación internacional, forman parte de una vía marítima internacional ("international highway"). Conclusión que está fuera de lugar, toda vez que el Tribunal Internacional de Justicia expresamente renunció a tratar este tema, cuando afirmó que:

"In these circumstances, it is unnecessary to consider the more general question, much debated by the Parties, whether States under international law have a right to send warships in time of peace through territorial waters not included in a strait"<sup>(74)</sup>.

A lo que se debería añadir que los Jueces del Tribunal, *Srs. A. Alvarez, S. Krylov, P. Azevedo y B. Ecer*, en sus opiniones individuales o disidentes<sup>(75)</sup> negaron expresamente la existencia del derecho de paso inocente de los buques de guerra a través del mar territorial de terceros Estados.

## 2. LOS REGIMENES CONVENCIONALES ESPECIALES DE ALGUNOS ESTRECHOS INTERNACIONALES

La única excepción reconocida por el Tribunal Internacional de Justicia al régimen general, según el cual los buques de guerra de todos los Estados gozan, en tiempo de paz, del derecho de paso inocente a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional, viene dada por aquellos estrechos internacionales sometidos a un régimen convencional especial<sup>(76)</sup>. Incluso una autoridad como el *Juez Krylov* sostuvo, en su opinión disidente en el asunto del Estrecho de Corfú, la inexistencia de un régimen general para la navegación internacional a través de los estrechos y la existencia únicamente de normas específicas del Derecho Internacional para determinados estrechos, al afirmar que:

"Contrary to the opinion of the majority of the judges, I consider that there is no such thing as a common regulation of the legal régime of straits. Every strait is regulated individually. That applies to the Bosphorus and the Dardanelles, to the Sound and the Belts, to the Strait of Magellan, etc. The legal régime of all those straits is defined by the respective international conventions. ...If the régime of the strait is not defined by a multilateral convention, it appertains to the coastal State or States to regulate it"<sup>(77)</sup>.

Conviene pues analizar por separado los diferentes regímenes convencionales especiales previstos para determinados estrechos internacionales, dado además, como posteriormente se verá, el respeto del Convenio de 1982 de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar hacia el régimen de estos estrechos, considerados "históricos".

## 2.1. Los estrechos bálticos.

Desde el siglo XVII, diversos instrumentos jurídicos regularon la navegación, incluida la de los buques de guerra, a través de los estrechos bálticos o daneses (Sund, Gran y Pequeño Belt)<sup>(78)</sup>. A través de esta práctica convencional, Dinamarca intentó consolidar su derecho a imponer diversas exacciones fiscales (principalmente tasas) como gravamen a la navegación a través de los mismos. Sin embargo, esta práctica se encontró con la oposición decidida y firme desde 1848 de los Estados Unidos, quienes, respaldados por otras potencias marítimas, se negaron a reconocer por la vía convencional tal derecho para Dinamarca<sup>(79)</sup>.

Esta controversia se zanjó mediante el Tratado de Copenhague de 14 de marzo de 1857<sup>(80)</sup>, en cuya virtud Dinamarca renunció a exigir, en el futuro, el pago de tales tasas. A cambio de ello, Dinamarca recibió una indemnización de 3.000.000 de libras esterlinas aportada por los distintos Estados contratantes en atención al volumen de su tráfico marítimo por los estrechos bálticos (p. ej., la parte más alta correspondió a Gran Bretaña y fue de 1.125.206 libras). No obstante, los Estados Unidos se negaron a ser Parte en dicho Tratado, no tanto por la cuantía de la indemnización que les hubiera correspondido abonar, como porque ello hubiera supuesto el reconocimiento del derecho previo de Dinamarca de exigir tales impuestos. Discrepancia de opiniones que se zanjó mediante el Convenio de Washington de 11 de abril de 1857 entre Dinamarca y Estados Unidos<sup>(81)</sup>. En este Convenio se fijó que el paso a través del Sund y de los Belt estaría libre de impuestos para los barcos americanos, a cambio del pago por los Estados Unidos de 79.757 libras, ya no en concepto de impuestos, sino como indemnización al Estado ribereño por mantener los Estrechos en perfectas condiciones de navegabilidad.

Debe tenerse en cuenta que ninguno de estos convenios preveía expresamente el paso de buques de guerra extranjeros por los Estrechos bálticos. Sin embargo, autores como *Smith, Briiel* o *Colombos* consideraron que, en tiempo de paz, tal derecho de paso está reconocido por la aquiescencia de larga data por parte danesa. Incluso señalaron que, en tiempo de guerra, siendo neutral Dinamarca, consuetudinariamente también existe tal derecho para los buques de guerra beligerantes<sup>(82)</sup>.

Ya en el siglo XX, la Declaración formulada por Dinamarca y Suecia el 30 de enero de 1932 delimitó los respectivos mares territoriales en el Sund, estableciendo como criterio el de la línea media. Por medio de un Intercambio de Notas anexo a tal Declaración, el Gobierno sueco se comprometió a mantener abierto el paso por el Sund, a lo largo de Flinterenden y al este de la Isla de Hven, a todos los buques daneses, ya fueran mercantes o de guerra, de la siguiente forma:

"Sir,

In connection with the Declaration signed today regarding the boundaries in the Sound, I have the honour to state that the Swedish Government recognises that it is bound to keep the passage through the Sound at Flintrånnan and east of Van Islad open to all Danish vessels, including both merchant ships and warships, which shall be entitled to pass freely through the said waterway without paying any dues whatever (with the exception of the charge for voluntary pilotage), and which in all other respects may not be treated less favourably than Swedish vessels or the vessels of any other country whatever.

In making the above statement on behalf of the Royal Swedish Government, I have the honour to add that nothing therein shall be interpreted as being contrary to the obligations which may be imposed on Sweden as a Member of the League of Nations, or prevent Sweden from taking such temporary defensive measures as she may find necessary in the event of international military complications in which she becomes involved<sup>(83)</sup>.

Por lo tanto, en esta vía marítima a través del Sund, Suecia reconoció el libre paso de los buques de guerra daneses con una doble cláusula de salvaguarda: por un lado, para poder cumplir las decisiones de la Asamblea o del Consejo de la Sociedad de las Naciones; por otro lado, se reconoce a Suecia la posibilidad de desligarse de este compromiso, con carácter temporal, en caso de conflicto armado o de crisis militares internacionales. Debe finalmente reiterarse el carácter estrictamente bilateral de este compromiso internacional.

## **2.2. El Estrecho de Magallanes.**

Poniendo fin a un antiguo conflicto territorial entre Argentina y Chile sobre el control de la parte más meridional del continente americano, por iniciativa de los Estados Unidos ambos Estados sudamericanos firmaron en Buenos Aires el Tratado fronterizo entre las Repúblicas de Chile y Argentina, de 23 de julio de 1881<sup>(84)</sup>.

El motivo que llevó a los Estados Unidos a propiciar la firma de tal convenio, así como a Gran Bretaña a intervenir activamente en la negociación del mismo, fue sin duda la importancia estratégica de primer orden que para la navegación internacional tenía y tiene el Estrecho de Magallanes. El Tratado fronterizo de 1881 declaró, a este respecto, la soberanía chilena sobre la totalidad del Estrecho de Magallanes, quedando para la República Argentina las costas de la entrada atlántica de este Estrecho. No obstante, sigue siendo controvertido el interrogante de qué es exactamente lo que se declaró bajo soberanía chilena, si las costas ribereñas del Estrecho o también las aguas que lo cruzan, y en este caso, su naturaleza jurídica de mar territorial o de aguas interiores.

Durante las negociaciones del Tratado, Gran Bretaña mostró su preocupación por que se asegurase la libre navegación internacional a través del Estrecho de Magallanes, insistiendo en que el texto final del Tratado contuviera:

"...some solemn stipulation that the passage in its character of an Ocean highway, necessary to all nations, should on no account and under no circumstances be closed or fortified"<sup>(85)</sup>.

Pretensión en la que tanto Chile como Argentina estuvieron de acuerdo. No obstante, Gran Bretaña propuso algo más, pues como medio de garantía sugirió que debería tratarse de un convenio multilateral, en el que las grandes potencias marítimas fuesen también partes. Con este fin, Gran Bretaña inició una serie de contactos con Francia, Alemania e Italia. Sin embargo, el resultado final fue la adopción de un tratado bilateral entre Chile y Argentina, con exclusión de toda potencia europea, y en el que únicamente la siguiente disposición trata del Estrecho de Magallanes:

"Artículo 5º. El Estrecho de Magallanes queda neutralizado a perpetuidad y asegurada su libre navegación para las banderas de todas las naciones. En el interés de asegurar esta libertad y neutralidad, no se construirán en las costas fortificaciones ni defensas militares que puedan contrariar este propósito".

Disposición que asegura, además de la neutralidad del Estrecho de Magallanes, la libertad absoluta de navegación para los buques de todos los Estados, sin distinción entre buques mercantes y de guerra, tanto en tiempo de paz como de guerra, con independencia en este caso de que Argentina y Chile sean o no beligerantes y sin contener ninguna reglamentación especial que regule el paso de los buques de guerra a través de este estrecho internacional.

El hecho de que no se regulara el paso de los buques de guerra extranjeros en tiempo de guerra pero siendo no beligerantes Chile y Argentina ha sido destacado doctrinalmente. Tanto de la referencia a las banderas de todas las naciones, como del hecho de que fuera un tratado bilateral el que neutralizara el Estrecho, llevó a *O'Connell* a considerar que el único objetivo perseguido fue el de prevenir que el Estrecho de Magallanes se convirtiera en el escenario de conflictos bélicos que pudieran afectar a cualquiera de los dos Estados del cono sur americano, dirigiéndose más hacia la prevención de actos hostiles que hacia la regulación de la navegación internacional. De ahí que concluyera que aunque los Estados terceros se beneficien de las disposiciones de este Tratado, no están vincu-

lados por el mismo, por lo que la prohibición para los terceros Estados de realizar actos hostiles en el Estrecho no derivaría del Tratado de 1881, sino del hecho de estar sometido este Estrecho a la soberanía chilena<sup>(86)</sup>. En este sentido, debe recordarse finalmente que, en la Declaración que efectuó el Gobierno de Chile en 1914<sup>(87)</sup>, tras insistir en que el Estrecho de Magallanes forma parte del territorio chileno, expresamente se afirmó que las aguas jurisdiccionales y neutrales incluyen todas las del Estrecho, incluso cuando su anchura fuera superior a seis millas.

### **2.3. El Estrecho de las Islas Aland.**

Mucho más matizado que los supuestos anteriores, es el convenio que regula el paso entre el archipiélago finlandés constituido por las Islas Aland y Suecia. Dando cumplimiento a una resolución del Consejo de la Sociedad de las Naciones de 24 de junio de 1921, con la que se intentaba solucionar la diferencia territorial entre Finlandia y Suecia sobre las Islas Aland<sup>(88)</sup>, diez Estados<sup>(89)</sup> firmaron el Convenio de Ginebra de 20 de octubre de 1921 para la no fortificación y neutralización de las Islas Aland, a fin de garantizar que tales islas no llegasen a ser jamás causa de peligro desde una perspectiva militar<sup>(90)</sup>.

A estos fines, Finlandia, confirmando la Declaración que Rusia realizó al Convenio de 30 de marzo de 1856, relativo a las Islas Aland, anexo al Tratado de París de la misma fecha<sup>(91)</sup>, se compromete a no fortificar ni militarizar la parte del archipiélago finlandés conocido como las Islas Aland (art.s 1 a 3), bajo la garantía del Consejo de la Sociedad de las Naciones (art. 7). En consecuencia, en este convenio se contienen una serie de disposiciones que regulan el paso inocente de los buques de guerra a través de este estrecho, quedando imprejuizado el derecho de paso de los buques mercantes.

Respecto de los buques de guerra, y prescindiendo de la regulación específica prevista para los mismos en tiempos de guerra (art. 6), se afirma su derecho de paso inocente a través de este estrecho, remitiéndose a las normas y usos internacionales en vigor, de la siguiente forma:

"Art. 5. L'interdiction de faire entrer et stationner des navires de guerre dans la zone décrite à l'article 2 ne porte pas atteinte à la liberté du passage inoffensif à travers les eaux territoriales, passage qui reste soumis aux règles et usages internationaux en vigueur".

Sin embargo, tal derecho de paso inocente de los buques de guerra a través de este estrecho no prejuzga en absoluto el régimen especial de

navegación que se establece para la zona de las Islas Aland. Para esta zona, definida en el art. 2, expresamente se prohíbe el tránsito y la exportación de armas o material de guerra (art. 4.1); se reserva a Finlandia el derecho de visita ocasional a estas islas, pudiendo utilizar para ello uno o dos buques de guerra ligeros de superficie, con posibilidad de fondeo temporal; en caso de que circunstancias especialmente importantes lo exijan, además de los buques de guerra anteriores, Finlandia podrá penetrar en las aguas de esta zona con otros buques de guerra de superficie, sin exceder en ningún caso del volumen total de 6.000 toneladas; la facultad de entrar y de fondear temporalmente en dicho archipiélago, no podrá ser autorizada por Finlandia más que a un único buque de guerra de cualquier otro Estado (art. 4.2, b); sólo Finlandia tiene el derecho de sobrevuelo de esta zona, aunque se prohíbe el aterrizaje en la misma salvo en caso de fuerza mayor (art. 4.2, c).

Debe tenerse en cuenta que estas disposiciones especiales, incluidas las relativas a la navegación en superficie y al sobrevuelo, se aplican únicamente a la zona de las Islas Aland, y no al resto del estrecho, pues como hemos visto el paso inocente a través del mismo se regula por las reglas y usos internacionales en vigor.

Finalmente, conviene subrayar que, en el Convenio de Ginebra de 20 de octubre de 1921, además de Finlandia, eran igualmente Partes todos los Estados ribereños del Mar Báltico, con la excepción de la Unión Soviética. Situación que se corrigió mediante el acuerdo bilateral entre Finlandia y la Unión Soviética, celebrado en Moscú el 11 de octubre de 1940<sup>(92)</sup>.

### **2.4. Los estrechos turcos.**

El paso de buques extranjeros por los estrechos turcos (Estrecho de los Dardanelos, Mar de Mármara y Estrecho del Bósforo) ha sido regulado por distintos instrumentos jurídicos desde 1774, que progresivamente abrieron estos estrechos a la navegación internacional, aunque se restringió a través de los mismos el paso de los buques de guerra extranjeros<sup>(93)</sup>. Ya en el siglo XX, el Tratado de Paz con Turquía (Lausana, 24 de julio de 1923) estableció un régimen convencional específico para los estrechos turcos<sup>(94)</sup>. El Convenio de Lausana de 1923 estableció tres principios fundamentales: el de libertad de navegación, el de neutralización y el de internacionalización. Este convenio reguló el paso tanto de los buques mercantes como de los buques de guerra, desmilitarizó la zona, creó una "Comisión de los Estrechos" presidida por Turquía y reguló un régimen de sanciones para las infracciones a este convenio.

Además, se estableció un sistema de seguridad, bajo los auspicios de la Sociedad de las Naciones, en cuya virtud Gran Bretaña, Francia, Italia y Japón asumían responsabilidades especiales para mantener la libertad de los estrechos turcos y para defender la zona desmilitarizada en caso de ataque armado. Sin embargo, a partir de 1933, con el desencanto sobre el proceso de desarme y de seguridad colectiva de la Sociedad de las Naciones, así como con el rearme de la Italia fascista en el Mar Mediterráneo, Turquía comenzó a considerar la revisión del Convenio de Lausana de 1923, aunque hasta el 10 de abril de 1936 no presentara la correspondiente petición de revisión. Celebrada la oportuna Conferencia Internacional en Montreux del 22 de junio al 20 de julio de 1936, la misma concluyó con la adopción del convenio relativo al régimen de los estrechos turcos<sup>(95)</sup>.

El Convenio de Montreux de 1936 parte de la afirmación inequívoca del principio de la libertad de tránsito y navegación marítima por los estrechos turcos (art. 1), regulando en su Sección I el paso de los buques mercantes, en su Sección II el paso de los buques de guerra y en su Sección III el paso de aeronaves civiles.

Respecto del paso de los buques de guerra por los estrechos turcos, el Convenio de Montreux distingue entre el régimen de paso en tiempo de paz (arts. 8 a 18), de en tiempo de guerra, según sea en este caso beligerante Turquía (art. 20) o no lo sea (art. 19), e incluso se contempla el supuesto de que Turquía se considere amenazada de un peligro inminente de guerra (art. 21).

En tiempo de paz, que es el supuesto que aquí nos interesa, la regla general relativa al paso de los buques de guerra extranjeros se contiene en el art. 10, que tiene el siguiente tenor literal:

"Art. 10. En tiempo de paz, los buques ligeros de superficie, las pequeñas unidades de combate y los buques auxiliares que pertenezcan o no a Potencias ribereñas del Mar Negro, cualquiera que sea su pabellón, gozarán de la libertad de tránsito en los estrechos, sin tasa ni carga alguna, con tal de que penetren en ellos de día y en las condiciones previstas en los artículos 13 y siguientes.

Los buques de guerra no previstos en el párrafo anterior no tendrán el derecho de tránsito más que en las condiciones especiales señaladas en los artículos 11 y 12".

Para que los buques ligeros de superficie, las pequeñas unidades de combate y los buques auxiliares, puedan gozar durante el día de la libertad de tránsito a través de estos estrechos, deben cumplir las condiciones previstas en este convenio relativas tanto al paso cumplidamente dicho co-

mo al tonelaje global máximo de las fuerzas navales presentes en los estrechos. Las condiciones relativas al paso propiamente dicho, son: la prohibición absoluta a los buques de guerra en tránsito de utilizar las aeronaves que porten (art. 15); la prohibición a los buques de guerra de estacionarse en los estrechos por más tiempo del necesario para efectuar su tránsito, salvo en caso de avería o accidente marítimo (art. 16); y, sobre todo, dar aviso previo al Gobierno turco por la vía diplomática (art. 13).

Las condiciones del preaviso están muy detalladas en el Convenio de Montreux: debe solicitarse con una antelación de ocho días, que se eleva a quince días en el caso de buques de guerra de Estados no ribereños del Mar Negro; debe indicarse el destino, nombre, tipo y número de barcos, así como las fechas de paso y regreso; todo cambio de fecha deberá ser objeto de un nuevo aviso previo con tres días de antelación; si la entrada en los estrechos no se produce en un plazo de cinco días a partir de la fecha indicada en el aviso previo inicial, se requerirá otro nuevo aviso previo en las mismas condiciones que el inicial; durante el paso, se debe indicar la composición exacta de las fuerzas militares que lleva cada buque de guerra.

Respecto de los límites al tonelaje global máximo de los buques de guerra, el convenio distingue el supuesto del tránsito a través de los estrechos de su presencia en el Mar Negro. Mientras se encuentren en tránsito por los estrechos, el tonelaje global máximo de los buques de guerra extranjeros no podrá exceder el tope de 15.000 toneladas ni el límite numérico de nueve unidades. Sin embargo, estos límites no se aplican ni a los buques de guerra de cualquier Estado que rindan visitas de cortesía de una duración limitada a un puerto de los Estrechos por invitación del Gobierno turco, ni a los buques de guerra que hubieran sufrido averías durante su travesía (arts. 14 y 17).

Por su parte, en tiempo de paz, la presencia de buques de guerra en el Mar Negro está limitada tanto para los Estados ribereños como para los no ribereños de este mar (art. 18). Para los Estados no ribereños, sus buques de guerra presentes en estas aguas no podrán exceder las 30.000 toneladas, salvo el supuesto de que en algún momento la flota más fuerte en el Mar Negro exceda en más de 10.000 toneladas al de la flota más fuerte en este mar en la fecha de la firma del Convenio de Montreux; en este caso, el límite máximo se situaría en las 45.000 toneladas<sup>(96)</sup>. En cualquier caso, los buques de guerra de los Estados no ribereños no podrán permanecer en el Mar Negro más de veintidós días.

Mucho más escuetamente, se establece que el tonelaje máximo de los buques de guerra de cada Estado ribereño presentes en este mar no po-

drá superar los dos tercios del tonelaje global establecido por el límite alternativo de las 30.000 ó 45.000 toneladas.

Aparte de este régimen general de paso, en tiempo de paz, de los buques de guerra a través de los estrechos turcos, el Convenio de Montreux contiene disposiciones especiales para el paso de dos clases muy concretas de buques de guerra. En primer lugar, los buques de guerra de los Estados ribereños del Mar Negro podrán pasar por los estrechos sin atenerse al tonelaje global máximo impuesto a los buques de guerra extranjeros que estén en tránsito a través de los estrechos, a condición de que los franqueen de uno en uno, escoltados todo lo más por dos torpederos (art. 11). En segundo lugar, se establecen disposiciones especiales para el paso por los estrechos de los submarinos pertenecientes a los Estados ribereños del Mar Negro<sup>(97)</sup>, que en todo caso deberán navegar de día y en superficie, atravesando los estrechos aisladamente (art. 12). Al margen de estos dos supuestos específicos, debe recordarse que ningún buque de guerra extranjero no encuadrable en las categorías de buques ligeros de superficie, pequeñas unidades de combate o buques auxiliares<sup>(98)</sup>, como sería el caso, por ejemplo, de los submarinos y buques portaaviones, tiene en tiempo de paz el derecho de paso a través de los estrechos turcos, en virtud del artículo 10 transcrito anteriormente.

Debe señalarse, además, que, a cambio de garantizar el derecho de paso a través de los estrechos turcos, en las condiciones comentadas, Turquía vio satisfechas sus aspiraciones que le llevaron a solicitar la revisión del Convenio de Lausana de 1923. En este sentido, el Convenio de Montreux de 1936 establece la transferencia al Gobierno turco de las atribuciones de la extinta "Comisión de los Estrechos", correspondiéndole en consecuencia a Turquía el velar por las disposiciones de este convenio que se refieren al paso de los buques de guerra por los estrechos (art. 24), así como el reconocimiento expreso de que Turquía tenía el derecho a remilitarizar inmediatamente el Estrecho de los Dardanelos, el Mar de Mármara y el Bósforo (Protocolo, punto 1).

Finalmente, conviene subrayar que, desde diversas instancias, se ha sugerido últimamente la conveniencia de reformar el Convenio de Montreux de 1936, so pena de que el mismo quede desfasado. Estas opiniones, que reflejan fundamentalmente las aspiraciones de la Unión Soviética frente a la negativa de reforma por parte de Turquía, se basan, sobre todo, en la valoración de diversos acontecimientos acaecidos en los años sesenta y setenta. A este respecto, conviene recordar, en primer lugar, que, en 1968, pasaron por estos estrechos dos buques de guerra estadounidenses, portando diversos tipos de misiles. Pese a la ausencia de aviso previo, Turquía no protestó y sí lo hizo, sin embargo, la Unión

Soviética. Según los soviéticos, tal armamento excedía del permitido por el Convenio de Montreux, amén del hecho de que los Estados Unidos se encontraran en guerra con Vietnam, cuando en el convenio se prohíbe el paso de los buques de guerra de los Estados beligerantes mientras Turquía se mantenga neutral. Pero, en segundo lugar y más conocido, es el hecho de que en 1976 el buque de guerra soviético "Kiev" pasó por estos estrechos sin notificación previa al Gobierno de Turquía. Este buque, de 45.000 toneladas, excedía con mucho el tonelaje máximo permitido para los buques de guerra extranjeros por el Convenio de 1936. Además, tal buque estaba equipado con una docena de aviones, dos docenas de helicópteros y una pista de aterrizaje de unos doscientos metros de largo, debiéndose recordar que el Convenio de 1936 prohíbe tanto el paso de buques portaaviones como el sobrevuelo de estos estrechos. La falta de protesta de Turquía en ambos casos, sugieren que, en la práctica, algunas de las limitaciones impuestas por el Convenio de Montreux ya no se aplican, invitando efectivamente a su revisión<sup>(99)</sup>.

Si una vez efectuado este somero comentario de los regímenes convencionales especiales previstos para determinados estrechos internacionales, retomamos la opinión disidente del Juez Krylov en el asunto del Estrecho de Corfú, reproducida al principio de este epígrafe; es cierto que nos encontramos con la dificultad, o más exactamente, la imposibilidad, de formular reglas comunes a todos ellos. Sin embargo, de estos particularismos de los regímenes convencionales específicos no se deduce necesariamente, como él sostuvo, que, en caso de ausencia de tal convenio específico, la reglamentación de la navegación internacional a través de un estrecho sea una competencia discrecional del Estado o de los Estados ribereños del estrecho. Es precisamente este inciso final de su argumentación el que se opone frontalmente a la opinión mayoritaria del Tribunal Internacional de Justicia en el asunto del Estrecho de Corfú. Como vimos, el alto Tribunal sostuvo que, salvo los supuestos de estrechos con regímenes convencionales especiales, sí que existe una norma jurídica general válida para la navegación de los buques de guerra a través del resto de los estrechos internacionales.



## **IV. EL CONVENIO DE GINEBRA SOBRE EL MAR TERRITORIAL Y LA ZONA CONTIGUA**



El segundo envite codificador de esta materia estuvo representado por la Iª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Aunque la influencia de los resultados codificadores de la Conferencia de La Haya de 1930 fue muy notable, sobre todo en los trabajos preparatorios, el convenio ginebrino sobre el mar territorial y la zona contigua, además de introducir diversas novedades en la regulación de esta materia, en otros aspectos se distancia ostensiblemente de los resultados alcanzados en La Haya en 1930.

## **1. EL SIGNIFICADO DEL PASO**

El Convenio sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, adoptado en Ginebra en 1958, apenas se separó del concepto de paso tal y como el mismo se definiera en 1930. En efecto, el paso a través del mar territorial de un Estado extranjero siguió abarcando las dos hipótesis de navegación paralela y perpendicular a la dirección de la costa. Con un lenguaje muy similar al de 1930, se afirmó lo siguiente:

"Se entiende por paso el hecho de navegar por el mar territorial, ya sea para atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores, ya sea para dirigirse hacia estas aguas, ya sea para dirigirse hacia alta mar viniendo de ellas" (art. 14 (2)).

Debe señalarse, por otro lado, que la redacción de este artículo sugiere que la estancia en el mar territorial de un buque extranjero que no responda al deseo de atravesarlo en una de las dos direcciones previstas no puede ser considerada como paso. Conclusión reforzada por el artículo 14 (3), que autoriza la detención y el fondeo durante el paso de buques, también con carácter excepcional, aunque con pequeñas matizaciones respecto del Proyecto de 1930:

"...sólo en la medida en que la detención y el hecho de fondear no constituyan más que incidentes normales de la navegación o le sean impuestos al buque por una arribada forzosa o por un peligro extremo".

La detención y el fondeo por otras causas no está comprendida, pues, en el derecho de paso.

En este convenio ginebrino sobre el mar territorial y la zona contigua el derecho de paso lo disfrutaban exclusivamente "los buques de cualquier Estado" (art. 14 (1)), al igual que en 1930, pues ningún artículo del mismo extendió la titularidad de este derecho a las aeronaves extranjeras. La navegación aérea y el sobrevuelo del mar territorial requieren la autorización previa del Estado ribereño o el acuerdo expreso entre el mismo y el Estado de matrícula de la aeronave, según los artículos 1 y 2 del Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, celebrado en Chicago en 1944<sup>(100)</sup>. Además, la navegación de los buques debe realizarse en la superficie, obligación que afecta a los submarinos, respecto de los cuales queda prohibida la modalidad de navegación en inmersión a su paso por el mar territorial (art. 14 (6)).

Una aportación original en torno al significado del paso, resultante del esfuerzo codificador que culminó en 1958, fue la de explicitar, en el texto articulado del Convenio sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, la posibilidad de suspensión temporal del paso a través de determinadas partes del mar territorial. A estos efectos, el art. 16 (3) señaló lo siguiente:

"A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4, el Estado ribereño puede, sin discriminar entre buques extranjeros, suspender temporalmente y en determinados lugares de su mar territorial, el paso inocente de buques extranjeros, si tal suspensión es indispensable para la protección de su seguridad. La suspensión sólo tendrá efecto cuando se haya publicado en la debida forma".

En donde este Convenio de 1958 produjo mayores variaciones en torno al significado del paso, es en el ámbito geográfico en el que se aplica la navegación en régimen de paso inocente. Tanto consuetudinariamente como en la Conferencia de Codificación de La Haya, el mismo se limitó al mar territorial. Pero ya desde los trabajos preparatorios de la Conferencia de Ginebra van a surgir modificaciones en su ámbito de aplicación. Quizás la mayor novedad surgida de los debates de la Comisión de Derecho Internacional, en torno al significado del paso, fue la de disponer expresamente que la navegación en régimen de paso inocente, propia del mar territorial, se extiende igualmente a las "nuevas" aguas interiores aparecidas como consecuencia del trazado de líneas de base rectas en aquellos lugares de la costa con profundas aberturas y escotaduras o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa y que anteriormente eran consideradas parte del mar territorial o de la alta mar<sup>(101)</sup>. Propuesta que se consagró en el art. 5 (2) del Convenio de Ginebra, con

lo que desde entonces es posible hablar de dos clases de aguas interiores, pues, a diferencia de éstas, la navegación en régimen de paso inocente no se aplica ni a las "tradicionales" aguas interiores, ni a las aguas interiores de las bahías, sean éstas bahías normales o históricas. En ambos supuestos, el régimen de navegación a través de las mismas queda sometido a la discreción soberana del Estado ribereño.

Por otra parte, este Convenio de 1958 contiene una única disposición relativa a los estrechos utilizados para la navegación internacional, en la que expresamente se recoge la doctrina jurisprudencial del Tribunal Internacional de Justicia en el asunto del Estrecho de Corfú<sup>(102)</sup>. En este sentido, el art. 16 (4) reconoce el derecho de paso inocente de los buques de todos los Estados a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional. En los supuestos de navegación a través de los estrechos, la única diferencia existente respecto del régimen general de navegación del mar territorial, es la imposibilidad de suspensión temporal del paso. No obstante, este art. 16 (4) extendió esta doctrina jurisprudencial a una nueva clase de estrechos internacionales. En efecto, en la sentencia de 1949 en el asunto del Estrecho de Corfú, el Tribunal Internacional de Justicia afirmó este derecho de paso a través de los estrechos que se utilizaran para la navegación internacional con el objeto de pasar de una parte de la alta mar a otra parte de la alta mar, con independencia de cual fuera la intensidad del tráfico marítimo a través del mismo. Sin embargo, el Convenio de 1958 extendió este derecho de paso a los estrechos que se utilizaran para la navegación internacional con el fin de pasar desde una parte de la alta mar al mar territorial de un Estado extranjero, o viceversa.

Esta última posibilidad de paso fue introducida por Israel en las Observaciones de los Estados al proyecto de artículos relativos al régimen del mar territorial, aprobado por la C.D.I. en 1955<sup>(103)</sup>. Israel tenía bien presente la situación del Estrecho de Tirán, que une el Mar Rojo con el Golfo de Aqaba, a través del cual no se dejaba pasar a los buques israelíes, dado el ambiente existente en ese momento como consecuencia del conflicto del Oriente Medio. Aunque tal propuesta no se recogió en el proyecto articulado de la C.D.I., se debatió intensamente en la I<sup>a</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Ginebra en 1958<sup>(104)</sup>, dando lugar igualmente a un interesante debate doctrinal<sup>(105)</sup>. La recepción de tal propuesta en el Convenio de 1958 sobre el mar territorial y la zona contigua, provocó que un buen número de Estados lo rechazaran<sup>(106)</sup>.

Finalmente, cabe señalar que, al igual que en el esfuerzo codificador de 1930, en el Convenio sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, este

derecho de paso inocente se configura como una limitación de la soberanía del Estado ribereño, volviéndose a insistir en que el Estado ribereño no ha de poner dificultades al paso inocente por el mar territorial (art. 15 (1)).

## 2. LA INOCENCIA DEL PASO

El segundo intento codificador en el que se intentó definir la inocencia del paso, fue el realizado en Ginebra en 1958, que exige, a su vez, remitirse a los trabajos preparatorios de la C.D.I.

La C.D.I., al preparar su proyecto de artículos sobre el mar territorial y la zona contigua, partió de la definición de paso inocente de la Conferencia de 1930. Así, por ejemplo, en el primer informe de la C.D.I. en 1952, el relator especial *Sr. François* repitió literalmente la definición de la inocencia del paso de la Conferencia de 1930<sup>(107)</sup>, si bien en su defensa fue perceptible el pronunciamiento del Tribunal Internacional de Justicia en el asunto del Canal de Corfú<sup>(108)</sup>.

A partir de 1954, la C.D.I. entró a discutir en profundidad la navegación en régimen de paso inocente, centrándose fundamentalmente en la definición de la inocencia del paso y en el derecho del Estado ribereño de suspender temporalmente el paso a través de su mar territorial cuando su seguridad se viera amenazada. En las deliberaciones sobre el significado de la inocencia del paso, volvieron a plantearse prácticamente los mismos problemas que estuvieron latentes en la Conferencia de Codificación de 1930, tales como la tensión entre el derecho de paso y la soberanía del Estado ribereño<sup>(109)</sup> o la necesidad de que se infrinjan las leyes del Estado ribereño para que el paso deje de ser inocente<sup>(110)</sup>.

La fórmula definatoria de la Conferencia de La Haya no resistió el primer envite serio de los miembros de la C.D.I., abandonándose casi inmediatamente por diversas razones<sup>(111)</sup> y, en su Informe Final a la Asamblea General, la C.D.I. propuso la siguiente redacción para el artículo 15-3:

"El paso es inocente cuando el buque no utiliza el mar territorial para cometer actos perjudiciales para la seguridad del Estado ribereño o contrarios a las presentes disposiciones o a otras disposiciones del derecho internacional"<sup>(112)</sup>.

Artículo que fue acompañado de un comentario de la C.D.I., indicando que el mismo únicamente contiene el criterio general, sin entrar en

supuestos concretos<sup>(13)</sup>. Por otra parte, de tales comentarios se desprende que la expresión "las presentes disposiciones" se refiere a las obligaciones impuestas en otros artículos del Proyecto de artículos de la C.D.I. relativos al mar territorial, de cumplir las leyes del Estado ribereño en materias tales como salud pública, inmigración, aduanas, asuntos fiscales, navegación, pesca, prevención de la contaminación y trabajos de carácter hidrográfico<sup>(14)</sup>. Además, tanto de los debates de la C.D.I. como de sus comentarios al Proyecto de artículos, se deduce que la expresión "otras disposiciones de derecho internacional" comprende especialmente las normas de derecho internacional relativas a los transportes y a la navegación, así como la Carta de las Naciones Unidas.

La Conferencia de Ginebra de 1958 supuso, sin embargo, una alteración sustancial en el concepto de paso inocente, al abandonar la fórmula propuesta por la C.D.I. Cuando la Primera Comisión comenzó a discutir el contenido del art. 15, relativo al significado del derecho de paso inocente, se encontró con ocho propuestas a tal artículo muy distintas entre sí<sup>(15)</sup>. Mientras que la propuesta de Rumanía restringía el paso inocente a los supuestos en los que fuera "necesario para el rumbo normal del navío", el Reino Unido distinguía según la inocencia se perdiera por supuestos que afectaran a la seguridad del Estado ribereño, en cuyo caso pretendía disminuir la subjetividad en la apreciación de esta circunstancia, mediante la exigencia de que tales actos perjudiciales lo fueran "por sí mismos", de los supuestos en los que la inocencia se perdiera por ser contrarios a cualquier otra disposición, en los que ampliaba el elenco de la C.D.I., mediante la referencia a los actos "que de cualquier modo son contrarios" a tales disposiciones. Por su parte, tanto Estados Unidos como la República Federal de Alemania eliminaban la posibilidad de que la inocencia del paso cesara por "otras disposiciones del derecho internacional" que no estuvieran previstas en el proyecto de artículos. Otras dos propuestas eliminaban la referencia de la C.D.I. a la seguridad del Estado ribereño, pues si Portugal propugnaba sustituirla por la mención a "las leyes del Estado ribereño", los Países Bajos ampliaban su contenido, al defender en su lugar los "intereses del Estado ribereño". Finalmente, las propuestas de Dinamarca e Italia, sin afectar a la definición de la inocencia del paso, introducían párrafos adicionales para delimitar cuándo el paso de los buques de pesca es inocente<sup>(16)</sup>.

En las deliberaciones de la Primera Comisión, uno de los temas más debatido fue el concepto de "seguridad", dadas las propuestas de varios países de que otros intereses del Estado ribereño también debían ser protegidos. A este respecto, en la Primera Comisión se creó un grupo de trabajo *ad hoc*, cuyas conclusiones fueron controvertidas. Mientras que la delegación de los Estados Unidos, resumiendo las conclusiones de tal grupo de trabajo, afirmó que:

"El grupo de trabajo considera que el texto presentado da a la libertad de paso su máxima extensión, sin poner en modo alguno en peligro la soberanía del Estado ribereño. El grupo se ha dado cuenta de que la palabra "seguridad" no tiene un significado exacto o preciso, pero estima que debe considerarse en el sentido de expresar que no deberán producirse amenazas militares o de otra clase a la soberanía del Estado ribereño. El grupo de trabajo no considera que la palabra "seguridad" haga alusión a la seguridad económica o ideológica"<sup>(117)</sup>.

Otras delegaciones consideraron por el contrario que el término seguridad abarca otros intereses del Estado ribereño, distintos de la simple seguridad militar<sup>(118)</sup>.

En relación con este tema, el grupo de trabajo consideró que una interpretación restrictiva del término "seguridad" era una cuestión totalmente distinta a la de la obligación de los buques extranjeros de cumplir las leyes y reglamentos del Estado ribereño cuyo mar territorial navegaran. De hecho, el grupo de trabajo respaldó una nueva propuesta revisada de los Estados Unidos de redefinición de la inocencia del paso, apoyada por el Reino Unido<sup>(119)</sup>. Tal propuesta consistía en distinguir la inocencia del paso ("el paso es inocente mientras no sea perjudicial para la seguridad del Estado ribereño") de la obligación de cumplir las leyes del Estado ribereño ("el paso inocente se efectuará de conformidad con las presentes disposiciones")<sup>(120)</sup>.

Ante las críticas que tal propuesta recibió, pues reforzaba el subjetivismo ya que la apreciación de si el paso de un buque era o no inocente quedaba a la total discreción del Estado ribereño<sup>(121)</sup>, Francia introdujo una nueva propuesta tendente a reducirlo<sup>(122)</sup>. La propuesta francesa, inspirada directamente en las conclusiones de la Conferencia de Codificación de 1930, estaba "encaminada a eliminar una posible ambigüedad del texto original que podría dar la impresión de que tienen que haber sido premeditados, antes de la entrada del buque en el mar territorial, los actos que hacen que el paso ya no sea inocente"<sup>(123)</sup>. Sin embargo, la Primera Comisión aprobó la propuesta revisada de los Estados Unidos<sup>(124)</sup>, embrión del futuro art. 14 (4) del Convenio de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.

Sin embargo, la propuesta revisada de los Estados Unidos sufrió a su vez dos enmiendas de diverso signo, que contribuyeron notablemente a la redacción definitiva de este artículo. En primer lugar, una propuesta de la delegación de la India defendiendo que la inocencia del paso se perdiera cuando el mismo fuera "perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño"<sup>(125)</sup> fue aprobada por la Primera Conferencia<sup>(126)</sup>.

En segundo lugar, las propuestas formuladas en la Primera Comisión, con el fin de suprimir las referencias a otras normas del Derecho Internacional, defendidas aduciendo ya sea "la necesidad de que la Conferencia realice un trabajo completo de codificación"<sup>(127)</sup>, ya sea por la consideración de que su mantenimiento es superfluo, dado que "tales normas son válidas en todas las circunstancias siempre que no contraven-gan lo dispuesto en la convención que se discute"<sup>(128)</sup>, fueron derrota-das<sup>(129)</sup>. De ahí que se mencionaran expresamente en el art. 14 (4) in fine del Convenio de 1958 sobre el mar territorial y la zona contigua.

Por lo que respecta a las propuestas originarias de Dinamarca e Italia de definir cuándo el paso de buques de pesca no es inocente, tras un ex-tenso debate, la delegación de México se quedó como la única patrocina-dora de la propuesta revisada de las cuatro potencias. Propuesta que afir-maba que no será considerado inocente el paso de buques de pesca ex-tranjeros que no cumplan con las leyes y reglamentaciones dictadas y pu-blicadas por el Estado ribereño, a fin de evitar que pesquen dentro del mar territorial<sup>(130)</sup>. Tal propuesta se enfrentó a otra de la delegación del Reino Unido que, en su versión definitiva, afirmaba que:

"En ejercicio del derecho de paso inocente a través del mar territorial, los barcos de pesca extranjeros respetarán las leyes y reglamentos que haya dictado y hechos públicos el Estado ribereño, de conformidad con las presentes disposiciones y con las demás normas del Derecho Internacional, para impedirles que pesquen en su mar territorial"<sup>(131)</sup>.

Sometidas a votación, triunfó la propuesta de México<sup>(132)</sup>, que con el tiempo se convertiría en el art. 14 (5) del Convenio de 1958 sobre el mar territorial y la zona contigua.

La redacción que de los artículos 15 (4) y (5) adoptó la Primera Comisión<sup>(133)</sup>, fue ampliamente confirmada por el Plenario de la Conferencia<sup>(134)</sup>. Textos que, con ligerísimas modificaciones propuestas por el Comité de Redacción de la Conferencia<sup>(135)</sup>, se consagraron como los artículos 14 (4) y (5) del Convenio de Ginebra sobre el mar territorial y la zona contigua, con el siguiente tenor literal:

"Art. 14 (4) El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño. Tal paso se efectuará con arreglo a estos artícu-los y a otras disposiciones del Derecho Internacional.

(5) No será considerado inocente el paso de buques de pesca extranjeros que no cumplan las leyes y reglamentaciones dictadas y publicadas por el Estado ribe-reño, a fin de evitar que tales buques pesquen dentro del mar territorial"<sup>(136)</sup>.

La definición de la inocencia del paso contenida en el art. 14 (4) del Convenio de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua no exige, en definitiva, la comisión de ningún tipo concreto de acto, ni el incumplimiento de ninguna ley determinada del Estado ribereño, para que el paso deje de ser inocente. Por otra parte, una hipotética infracción de las leyes y reglamentos del Estado ribereño no necesariamente convierte al paso en no inocente, a menos que efectivamente sea perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño. De ahí que quedara en una situación de cierta ambigüedad los supuestos en los que el paso se realizara infringiendo las leyes y reglamentos del Estado ribereño, o cualquier norma del Derecho Internacional y, sin embargo, el paso continuara siendo inofensivo por no considerarse tal infracción como perjudicial para la seguridad, el orden o la paz del Estado ribereño. Por otra parte, la I<sup>a</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar tuvo el mérito de, como novedad, introducir un supuesto concreto de paso no inocente en el art. 14 (5): el de los buques de pesca que no cumplan la normativa del Estado ribereño. Este ejemplo único de paso no inocente constituye igualmente el único supuesto en el que la infracción del derecho interno del Estado ribereño provoca *ipso facto* la pérdida del carácter inocente del paso<sup>(137)</sup>.

Esta primera positivización internacional del significado de la inocencia del paso, amén de representar todavía el Derecho Internacional vigente en esta materia, ha tenido y tiene todavía unas repercusiones prácticas considerables. Además de que tal definición ha aparecido reproducida en la legislación nacional de varios Estados<sup>(138)</sup>, fue tenida en cuenta por el Tribunal Internacional de Justicia en sus consideraciones que le llevaron a afirmar que la colocación de minas por los Estados Unidos en los puertos de Nicaragua o en sus proximidades constituía una violación de la soberanía de Nicaragua sobre sus espacios marítimos<sup>(139)</sup>. Por todo lo anterior, es fácil concluir que tal definición alcanzó pronto la condición de norma consuetudinaria del Derecho Internacional del Mar.

### **3. LA CUESTION DEL DERECHO DE PASO INOCENTE DE LOS BUQUES DE GUERRA**

En el primer esfuerzo codificador del Derecho del Mar realizado por las Naciones Unidas, una de las cuestiones más controvertidas fue la relativa a si los buques de guerra gozan o no del derecho de paso inocente a través del mar territorial de Estados terceros. El resultado ambigüo que

sobre este particular se alcanzó en el Convenio de Ginebra de 1958 sobre el mar territorial y la zona contigua, resulta difícilmente comprensible sin una referencia previa a los trabajos preparatorios de este Convenio.

Este proceso codificador del Derecho del Mar se inició en 1952, en la cuarta sesión de la C.D.I.<sup>(140)</sup>. El relator especial de esta materia, *Sr. François*, ya desde su primer Informe introdujo los dos siguientes artículos relativos a la navegación de los buques de guerra por el mar territorial:

"Article 22.

1. As a general rule, a coastal State will not forbid the passage of foreign warships in its territorial sea and will not require a previous authorization or notification.
2. The coastal State has the right to regulate the conditions of such passage.
3. Submarines shall navigate on the surface.
4. Under no pretext, however, may there be any interference with the passage of warships through straits used for international navigation between two parts of the high seas.

Article 23.

If a foreign warship passing through the territorial sea does not comply with the regulations of the coastal State and disregards any request for compliance which may be brought to its notice, the coastal State may require the warship to leave the territorial sea"<sup>(141)</sup>.

Artículos cuyo texto permaneció inalterado en los Informes segundo y tercero del *Sr. François*, pues hasta 1954 la C.D.I. no entró a debatirlos. Debe destacarse, no obstante, que los tres primeros párrafos del art. 22 eran una reproducción literal del art. 12 del Acta final de la Conferencia de Codificación de La Haya, mientras que el párrafo 4º, extraído de las "observaciones" al art. 12 citado, daba entrada a la doctrina del Tribunal Internacional de Justicia en el asunto del Canal de Corfú. Por su parte, el art. 23 es idéntico al art. 13 de La Haya.

En 1954, ambos artículos fueron adoptados por la C.D.I. con ligeras modificaciones<sup>(142)</sup>. Sin embargo, la consulta a los Estados miembros de las Naciones Unidas revelaron lo que, a partir de entonces, constituiría el núcleo fundamental de los debates sobre este tema en el seno de la C.D.I.: el deseo de los Estados ribereños de someter el paso de los buques de guerra extranjeros por su mar territorial a la notificación o autorización previas<sup>(143)</sup>. Ante tales comentarios, el relator especial modificó los artículos correspondientes, introduciendo la posibilidad de exigir la notificación o autorización previa del Estado ribereño únicamente en circunstancias excepcionales<sup>(144)</sup>.

Sin embargo, tal modificación dió lugar, en la séptima sesión de la C.D.I. (1955), a un intenso debate sobre el derecho de paso inocente de los buques de guerra<sup>(145)</sup>. Debate que concluyó con la opinión mayoritaria de los miembros de la C.D.I. acerca de que:

"el Estado ribereño disfruta, en virtud de su soberanía sobre el mar territorial, del derecho general de prohibir el paso de los buques de guerra extranjeros a través de su mar territorial -en otras palabras-, el derecho de someter tal paso a la notificación o autorización previa"<sup>(146)</sup>.

En consecuencia, la séptima sesión de la C.D.I. concluyó invirtiendo totalmente las tesis sustentadas con anterioridad, pues la notificación o autorización previas pasaron de estar autorizadas excepcionalmente a ser la regla general en esta materia<sup>(147)</sup>.

Los debates de la C.D.I. en su octava sesión (1956), continuaron en la línea de la sesión anterior. Se volvió a discutir en profundidad acerca de si los buques de guerra extranjeros gozaban o no del derecho de paso inocente por el mar territorial<sup>(148)</sup>. En general, en esta sesión se repitieron argumentos ya avanzados en las sesiones anteriores. El único cambio de importancia que se aprobó consistió en suprimir la referencia al paso por los estrechos utilizados para la navegación internacional entre dos partes de la alta mar, por considerarla reiterativa con lo dispuesto en el art. 17 (4)<sup>(149)</sup>. De tal forma que la versión definitiva del art. 24 del proyecto de artículos aprobado por la C.D.I. fue la siguiente:

"El Estado ribereño puede subordinar el paso de los buques de guerra por su mar territorial a una autorización o a una notificación previa. Normalmente, autorizará el paso inocente mientras se cumpla lo dispuesto en los artículos 17 y 18"<sup>(150)</sup>.

La situación de incertidumbre originada por este artículo, debido a la gran discrecionalidad que en esta materia reconocía al Estado ribereño, quedó bien patente en el comentario de la C.D.I. a su art. 24:

"La Comisión ha vuelto a estudiar esta materia en el octavo período de sesiones, teniendo en cuenta las observaciones de algunos gobiernos que han hecho notar que, en la práctica, el paso se realizaba sin trámite alguno y sin objeciones de los Estados ribereños. La mayoría de la Comisión no ha querido, sin embargo, modificar su punto de vista. Si es exacto que un gran número de Estados no exigen ninguna notificación ni autorización previas, la Comisión no puede menos de alegrarse de esta actitud que prueba un respeto digno de elogios del principio de la libertad de comunicaciones. Pero esto no implica que un Estado no tuviera el

derecho de exigir esa notificación o esa autorización si juzgara necesario tomar esta medida de precaución. Admitiendo que el paso de buques de guerra a través del mar territorial de otro Estado pueda ser considerado por éste como una amenaza a su seguridad y dándose cuenta de que varios Estados exigen una notificación o autorización previas, la Comisión no puede negar a los Estados el derecho de tomar esta medida. Pero mientras el Estado no haya promulgado - y publicado - una restricción al derecho de paso de los buques de guerra extranjeros a través de su mar territorial, estos buques podrán atravesar esas aguas sin notificación ni autorización previa, siempre que no entren en ningún puerto ni se detengan en ruta<sup>(151)</sup>.

Por otra parte, el art. 25 del proyecto de artículos, relativo a las competencias del Estado ribereño en caso de inobservancia de las reglas por parte del buque de guerra extranjero, fue aprobado por la C.D.I. sin entrar a discutirlo.

Sin embargo, la versión definitiva del art. 24 del proyecto de la C.D.I., partidaria de subordinar el derecho de paso inocente de los buques de guerra a la notificación o autorización previas del Estado ribereño, fue uno de los temas más polémicos en la Iª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Ginebra en 1958. En el debate sobre esta disposición influyó notoriamente la configuración de la sociedad internacional en dos bloques militares antagónicos entre sí, en el momento en que más gélidos eran los vientos de la guerra fría. Mientras que los Estados miembros del Pacto de Varsovia defendieron el artículo de la C.D.I., y en especial el requisito de la autorización previa del Estado ribereño, los Estados miembros de la O.T.A.N. propugnaron el derecho de paso inocente de los buques de guerra sin condicionarlo a ningún requisito o traba que el Estado ribereño pudiera imponer<sup>(152)</sup>.

El debate sobre el derecho de paso inocente de los buques de guerra extranjeros se centró en dos momentos procesales muy concretos con resultados de diverso signo. En la Primera Comisión, las propuestas de los Estados de la O.T.A.N., tendentes a suprimir el art. 24, fueron derrotadas el 11-IV-1958<sup>(153)</sup>. El bloque de Estados del Pacto de Varsovia consiguió, en definitiva, que el art. 24 se aprobara por la Primera Comisión con modificaciones muy pequeñas respecto del texto presentado por la C.D.I.<sup>(154)</sup>.

Sin embargo, en la 20ª sesión plenaria de la Conferencia, celebrada el 27-IV-1958, se alcanzó un resultado totalmente diferente como consecuencia de un cambio de estrategia de los Estados miembros de la O.T.A.N.<sup>(155)</sup>. Este cambio de estrategia consistió en oponerse únicamente al requisito de la autorización previa, pues aunque el paso de buques de guerra por el mar territorial de un tercer Estado estuviese subordinado a la notificación previa al Estado ribereño, éste no tendría capacidad para denegarlo.

En este sentido, la delegación de Italia avanzó una moción para que se votase separadamente las palabras "una autorización o" del art. 24. La curiosa alianza que se formó entre los Estados partidarios de someter el paso de tales buques al requisito de la notificación previa, con los Estados partidarios de no someter tal paso a ningún requisito, determinó que la exigencia de la autorización previa desapareciera del texto del art. 24<sup>(156)</sup>.

Ante la observación de la delegación de Dinamarca de que la supresión de tales palabras exigía una modificación del art. 24, pues "ahora ya no se trata de conceder el paso", la Unión Soviética reaccionó formando una mayoría de Estados, compuesta por los Estados socialistas y los tercermundistas para votar contra la totalidad del art. 24. La Unión Soviética consideraba que el principio según el cual "todo Estado ribereño tiene el derecho de subordinar el paso de buques de guerra extranjeros por su mar territorial a una demanda de autorización previa" es un principio "consagrado tanto por el Derecho Internacional como por la práctica de los Estados". Por ello, una vez efectuada la votación, el art. 24 no quedó aprobado por no obtener la mayoría necesaria de dos tercios de los votos<sup>(157)</sup>.

En consecuencia, en el Convenio de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua no figura ningún artículo sobre el derecho de paso inocente de los buques de guerra extranjeros. La subsección D de la sección III, titulada "Regla aplicable a los buques de guerra", no pudo contener otra norma que la relativa a las competencias del Estado ribereño en caso de incumplimiento por un buque de guerra extranjero de las disposiciones relativas al paso. En estas circunstancias, aunque existan interpretaciones contradictorias sobre si el término "buque" del art. 14 (1) incluye a los buques de guerra o se refiere exclusivamente a los buques mercantes<sup>(158)</sup>, la interpretación más correcta del convenio ginebrino es la que considera que éste es un tema no codificado, regulado tan sólo por el derecho consuetudinario internacional<sup>(159)</sup>.

A este respecto debe subrayarse que, ya en 1958, un número abundante de Estados en su legislación interna condicionaban el paso de buques de guerra extranjeros por su mar territorial al requisito de la autorización o al de la notificación previas<sup>(160)</sup>. Incluso debe añadirse que, cuando los Estados socialistas ratificaron el Convenio sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, formularon las correspondientes declaraciones, insistiendo ya fuera en que tal convenio no establecía el derecho de paso inocente en favor de este tipo de buques, ya fuera en que, pese al mismo, los Estados ribereños podían someter tal paso al requisito de la autorización previa<sup>(161)</sup>. Lo cierto es, además, que la práctica internacional posterior al Convenio de 1958 ha reforzado esta consideración. Los más de 60

nuevos Estados que surgieron de la descolonización desde 1958, han incrementado masivamente el número de Estados que, en sus legislaciones internas, someten el derecho de paso de los buques de guerra extranjeros por su mar territorial a los requisitos de la notificación o autorización previas<sup>(162)</sup>.

Debe añadirse, finalmente, que desde las deliberaciones en la 20ª sesión plenaria de la Iª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, quedó totalmente zanjada la discusión en torno a las consecuencias distintas que, para el reconocimiento del derecho de paso inocente de este tipo de buques, tienen los requisitos de la notificación y de la autorización previas. Mientras que la notificación previa es plenamente compatible con la titularidad por los buques de guerra del derecho de paso inocente, exigir la autorización previa supone denegar tal derecho. Como tuvo ocasión de señalar el Tribunal Internacional de Justicia en su Sentencia de 12-IV-1960, en el asunto relativo al derecho de paso sobre el territorio indio:

"Having regard to the special circumstances of the case, this necessity for authorization before passage could take place constitutes, in the view of the Court, a negation of passage as of right. The practice predicates that the territorial sovereign had the discretionary power to withdraw or to refuse permission. It is argued that permission was always granted, but this does not, in the opinion of the Court, affect the legal position. There is nothing in the record to show that grant of permission was incumbent on the British or on India as an obligation"<sup>(163)</sup>.



## **V. EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR**



Las alteraciones más importantes que en este proceso histórico ha sufrido la navegación a través del mar territorial han ocurrido como consecuencia de la adopción, en 1982, del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Este importantísimo instrumento jurídico ha dejado una huella fundamental en todos los temas claves de la navegación internacional por el mar territorial, pues además de establecer diversos regímenes de navegación por el mismo, ha revolucionado el requisito de la inocencia del paso, procediendo, incluso, a extender el derecho de paso inocente a los buques de características especiales.

## **1. LA FRAGMENTACION DEL CONCEPTO DE PASO**

La consagración de tres regímenes de navegación diferentes en el mar territorial, junto al mantenimiento de los regímenes históricos y especiales a través de estrechos internacionales muy concretos, no sólo ha modificado a los titulares de este derecho de paso o variado las modalidades del ejercicio de tal derecho, sino que se ha llegado hasta el extremo, como a continuación se verá, de influir el propio significado del paso.

### **1.1. La navegación en régimen de paso inocente.**

El régimen de navegación típico y que con carácter general se prevé en el mar territorial sigue siendo el del derecho de paso inocente. En este régimen general de navegación en el mar territorial, apenas se han alterado las disposiciones relativas al significado del paso en el mar territorial contenidas en el Convenio de Ginebra de 1958. Efectivamente, el derecho de paso continúa abarcando las dos hipótesis de paso paralelo y perpendicular a la dirección de la costa, al disponerse lo siguiente:

"Art. 18. Significado de paso. 1. Se entiende por paso el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de:

a) atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores; o

b) dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ella".

Debiéndose señalar que el Tribunal Internacional de Justicia ya ha afirmado que el paso perpendicular a la dirección de la costa, tal y como se regula en el inciso b) de este artículo, coincide plenamente con el derecho consuetudinario internacional. Así, en el Asunto de las actividades militares y paramilitares de los Estados Unidos en Nicaragua y en su contra, el Tribunal de La Haya sostuvo que:

"On the other hand, it is true that in order to enjoy access to ports, foreign vessels possess a customary right of innocent passage in territorial waters for the purposes of entering or living internal waters; Article 18, paragraph 1 (b), of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982, does not more than codify customary international law in this point"<sup>(164)</sup>.

Afirmación que tiene todavía más importancia si cabe, para establecer el alcance universal del derecho de paso por el mar territorial perpendicular a la dirección de la costa, si tenemos en cuenta la cuestión básica que late en dicha sentencia, a saber, las diferencias entre el contenido consuetudinario y convencional de una misma norma del Derecho Internacional.

En función, sobre todo, del inciso b) de este artículo, considerado como codificador del derecho consuetudinario preexistente por el Tribunal Internacional de Justicia, *O'Connell* afirma que el mismo intenta reflejar la existencia de normas de Derecho Internacional que establecen la libertad de acceso a los puertos, de forma que el Estado ribereño no pueda negar el paso de los buques para el acceso a tales radas o instalaciones portuarias<sup>(165)</sup>. Sin embargo, es más correcta la opinión de *Treves*, según la cual no se puede afirmar, en el Derecho Internacional contemporáneo, la existencia de una norma consuetudinaria que permita el derecho de acceso a las aguas interiores o a los puertos<sup>(166)</sup>. El paso perpendicular a la costa que aquí se contempla, presupone que este derecho de acceso existe en el caso concreto en virtud de un convenio internacional o de un acto discrecional del Estado ribereño permitiéndolo. De manera que no se ha de considerar como paso el del buque que se dirija a las aguas interiores o a los puertos a los que no tiene derecho de acceder. No obstante, si se compara este artículo con el art. 14 (2) del Convenio de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, se comprueba que se ha añadido la mención de las radas e instalaciones portuarias situadas fuera de las aguas interiores<sup>(167)</sup>. Este añadido se explica si se tiene en cuenta que las normas de Derecho Internacional que regulan el derecho de acceso a los puertos presuponen que se trata de puertos comprendidos dentro de las aguas interiores. El origen de este cambio se encuentra

en una propuesta de Fidji formulada en el Comité de Fondos Marinos en 1973 y retenida por la Conferencia en 1974<sup>(168)</sup>, según la cual, para los artículos sobre el paso inocente, "el término 'puerto' comprende todo puerto o rada que sirva normalmente para la carga, para la descarga y para el fondeo de buques".

Por otra parte, en el art. 18.2 se ha producido alguna alteración menor en la descripción de los supuestos en los que está autorizado, con carácter excepcional, la detención y el fondeo durante el paso. En este sentido, se ha dispuesto lo siguiente:

"El paso será rápido e ininterrumpido. No obstante, el paso comprende la detención y el fondeo, pero sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave".

Debe llamarse la atención sobre la frase introductoria de este artículo, que constituye una novedad respecto del Convenio de Ginebra de 1958. El requisito de que el paso sea rápido e ininterrumpido ("continuado y rápido" en la versión francesa de este artículo), fue propuesto en 1974 por Malasia, Marruecos, Omán y Yemen, aunque hasta 1976 no fue incorporado en el texto único revisado para fines de negociación<sup>(170)</sup>. Con el mismo se perseguía evitar las interpretaciones realizadas de mala fe sobre el concepto de paso contenido en el art. 18.1 por parte de los buques extranjeros que ejercieran tal derecho de paso. Correlativamente, ofrece una argumentación a los Estados ribereños para la protesta en tales supuestos. En definitiva, sin suponer ninguna novedad de carácter sustantivo en cuanto al significado del paso, es una disposición que favorece y refuerza los intereses de seguridad del Estado ribereño frente a los buques extranjeros que ejerzan el paso por su mar territorial. En esta línea, debe enmarcarse, como luego veremos, la Orden de 17-IV-1991 que prohíbe la detención y el fondeo de los buques tanque en el mar territorial español<sup>(171)</sup>.

El Convenio de 1982 no otorga la titularidad de este derecho de paso a las aeronaves extranjeras, y los submarinos y demás vehículos sumergibles siguen sometidos a los mismos requisitos de navegar en superficie enarbolando su pabellón (art. 20). Persiste, con un lenguaje casi idéntico al de 1958, la posibilidad de suspensión temporal del paso en determinadas áreas del mar territorial, por razones de seguridad (art. 25.3). Incluso este régimen de navegación se mantiene para la ampliación geográfica que se realizó en 1958, pues también está prevista su aplicación a las

"nuevas" aguas interiores surgidas como consecuencia del trazado de líneas de base rectas (art. 8º.2), "en los lugares en que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata"<sup>(172)</sup>.

Donde mayores innovaciones ha producido el Convenio de 1982 en torno al significado del paso, cuando se navega en régimen de paso inocente, es en su extensión a los estrechos utilizados para la navegación internacional. A diferencia del Convenio de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, en el que el paso inocente sin posibilidad de suspensión era el régimen de navegación aplicable a los estrechos más importantes, en el Convenio de 1982 únicamente está previsto este régimen de paso para los estrechos "secundarios". En este sentido, el art. 45 dispone que el régimen de paso inocente, tal y como se aplica en el mar territorial aunque sin posibilidad de suspensión, es el que rige exclusivamente en dos clases de estrechos utilizados para la navegación internacional: en los estrechos formados por una isla de un Estado ribereño de ese estrecho y su territorio continental, siempre y cuando al 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; y en los estrechos situados entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y el mar territorial de otro Estado<sup>(173)</sup>. Así pues, en los estrechos "principales", es decir, en aquellos 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 (art. 37), ya no se aplica la navegación en régimen de paso inocente sin posibilidad de suspensión, sino la navegación en régimen de paso en tránsito. Con ello, el Convenio de 1982 se ha apartado del Derecho Internacional consuetudinario anterior, reflejado en este punto por la Sentencia del Tribunal Internacional de Justicia en el asunto del Estrecho de Corfú y por el art. 16 (4) del Convenio de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, fraccionando, a la par, el régimen de la navegación internacional a través de los estrechos<sup>(174)</sup>.

Conviene, siquiera, decir unas breves palabras sobre la primera categoría de estrechos internacionales sometidos al régimen de navegación de paso inocente sin posibilidad de suspensión, toda vez que su tipificación constituye una aportación novedosa del Convenio de 1982, realizada en los arts. 45 y 38-1.

Esta categoría de estrechos, conocidos como la "excepción Mesina", tienen su origen en una propuesta realizada por la delegación italiana en 1973 en el Comité de Fondos Marinos, pensando en el paso a través del Estrecho de Mesina, ubicado entre la isla de Sicilia y el territorio conti-

mental italiano<sup>(175)</sup>. Posteriormente, tal propuesta fue recogida en el proyecto de artículos presentado el 18 de abril de 1975 por el denominado Grupo Privado sobre los estrechos, para dar cabida al paso por el Canal de Pemba, entre la isla de Pemba y el territorio continental de Tanzania<sup>(176)</sup>. Tras pasar por los diversos textos de negociación de la III<sup>a</sup> Conferencia, esta categoría de estrechos ha quedado definida, en el Convenio de 1982, de la siguiente forma:

"...cuando el estrecho esté formado por una isla de un Estado ribereño de ese estrecho y su territorio continental, y del otro lado de la isla exista una ruta de alta mar o que atraviese una zona económica exclusiva, igualmente conveniente en lo que respecta a sus características hidrográficas y de navegación" (art. 38.1).

Conforme a esta disposición, el *profesor Alexander* ha señalado la existencia de 22 estrechos en el mundo constituidos por una isla de un Estado y su territorio continental, en los que existe, al otro lado de la isla, una ruta de alta mar o de zona económica exclusiva, de conveniencia similar<sup>(177)</sup>. Sin embargo, pese al rigor de tal clasificación, existen al menos tres supuestos en los que la concreción de esta categoría de estrechos no resulta tan fácil como a primera vista parece.

El primero de ellos, como indicara *Hugo Caminos*<sup>(178)</sup>, estaría constituido por los estrechos formados por una isla perteneciente a un Estado y el territorio continental de otro Estado, en los que al otro lado de la isla exista una ruta de alta mar o que atraviese una zona económica exclusiva, de conveniencia similar en cuanto a sus características hidrográficas y de navegación. Este sería el caso del Estrecho de Corfú, pues, salvo una pequeña porción de este estrecho, el mismo está formado por una isla griega y el territorio continental de otro Estado: Albania. En opinión de este eminente jurista, el hecho de que exista una ruta de alta mar o de zona económica exclusiva, de conveniencia similar hidrográficamente y desde el punto de vista de la navegación, al otro lado de la isla de Corfú, no basta para ubicar a este estrecho en esta categoría especial de estrechos sometidos al régimen de navegación de paso inocente sin posibilidad de suspensión. Por ser dos los Estados ribereños del estrecho, afirma que el régimen de navegación en el mismo es el del paso en tránsito, y no el del paso inocente sin posibilidad de suspensión.

El segundo de los supuestos, recalcado por el *profesor Tullio Treves*, afecta a aquellos casos de estrechos internacionales en los que la ruta de navegación existente al otro lado de la isla no pasa por ninguna parte de la alta mar ni de una zona económica exclusiva, sino por otro estrecho formado por la isla en cuestión y otra isla perteneciente al mismo Estado.

Supuesto que se verifica en la hipótesis de grupos de islas vecinas entre sí y cercanas al territorio continental, pertenecientes a un mismo Estado, como sería el caso de las islas griegas<sup>(179)</sup>. En su opinión, pese a reconocer que este supuesto no entra en el campo de aplicación del art. 38.1 in fine, considera que las razones que llevaron a la adopción de tal artículo son igualmente válidas en este supuesto. La diferencia estribaría en que, en este supuesto excepcional, se debería señalar en cuál de los diversos estrechos existentes se aplicaría el paso en tránsito y en cuál el paso inocente sin posibilidad de suspensión, lo que lo podría hacer el Estado ribereño junto con la organización internacional competente al establecer las correspondientes vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico.

Sin embargo, reconocer tal facultad de opción al Estado ribereño del estrecho, me parece una interpretación que va más allá de lo permitido por el tenor literal del art. 45.1 del Convenio de 1982. En este Convenio, los supuestos de estrechos utilizados para la navegación internacional en los que sobrevive la aplicación del paso inocente sin posibilidad de suspensión, se configuran como excepciones taxativas al régimen de navegación general de los estrechos, que es el del paso en tránsito. En consecuencia, el carácter cerrado y exhaustivo de la lista del art. 45.1 no permite que, por cualquier otra vía no enumerada en esta Parte III, se creen nuevas excepciones de estrechos no sometidos al paso en tránsito. En este sentido, debe señalarse que, a la declaración de la delegación de Grecia, según la cual:

"La delegación de Grecia entiende que, en las zonas en que hay numerosas islas dispersas que forman un gran número de distintos estrechos que sirven en efecto a una misma vía de navegación internacional, el Estado ribereño interesado tiene la responsabilidad de designar la vía o las vías, entre los distintos estrechos, por la cual o por las cuales pueden pasar los buques o las aeronaves conforme al régimen de paso en tránsito, de forma tal que, por una parte, se satisfagan los requisitos de la navegación y el sobrevuelo internacionales, y, por la otra, se cumplan los requisitos mínimos de seguridad de los buques y las aeronaves en tránsito así como del Estado ribereño"<sup>(180)</sup>.

La delegación de Turquía respondió de forma clara y contundente, al señalar lo siguiente:

"El ámbito del régimen de los estrechos utilizados para la navegación internacional y los derechos y deberes de los Estados ribereños de estrechos están claramente definidos en las disposiciones de la Parte III de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Con las pocas excepciones previstas en los artículos 35 y 36, el párrafo 1 del artículo 38 y el artículo 45, todos los estre-

chos utilizados para la navegación internacional están sujetos al régimen de paso en tránsito.

En la declaración escrita antes mencionada, Grecia procura crear una categoría aparte de estrechos, esto es, 'islas dispersas que forman un gran número de distintos estrechos', lo que no está previsto en la Convención ni en el derecho internacional. Con ello, Grecia desea reservarse la facultad de excluir del régimen de paso en tránsito alguno de los estrechos que unen el Mar Egeo con el Mar Mediterráneo. Esta actitud arbitraria no es admisible con arreglo a la Convención ni con arreglo a las normas y principios del Derecho Internacional.

...Habida cuenta de lo que antecede, la delegación de Turquía considera que los conceptos expresados por Grecia en el documento A/CONF.62/WS/26 carecen de fundamento jurídico y son totalmente inaceptables<sup>(181)</sup>.

El tercer y último de estos supuestos, sobre el que ha llamado la atención *De Yturriaga Barberán*, es el caso de un estrecho constituido por dos islas, cuando del otro lado de cualquiera de estas islas exista una ruta de alta mar o que atraviese una zona económica exclusiva igualmente conveniente en lo que respecta a sus características hidrográficas y de navegación. Sería el caso del Canal de Menorca, estrecho constituido por las dos principales Islas Baleares, Mallorca y Menorca, que con una anchura que oscila entre las 19 y las 26 millas está cubierto en su casi totalidad por el mar territorial español. Una interpretación literal del art. 38.1 del Convenio de 1982 lleva a excluir a este tipo de estrechos de aquéllos a los que les es aplicable la navegación en régimen de paso inocente, pues se exige que el estrecho esté constituido sólo por una isla y el territorio continental del Estado, a pesar de la existencia de rutas alternativas para la navegación marítima. La consecuencia que se produce, realmente absurda, es que este tipo de estrechos quedaría considerado como "principal", sometido a un régimen de navegación distinto, el paso en tránsito, que presenta como característica fundamental, como a continuación veremos, la posibilidad de sobrevuelo, para el que ni la presencia de islas, ni la existencia de rutas hidrográficas alternativas, son relevantes en lo más mínimo<sup>(182)</sup>.

En su tendencia en pro de la fragmentación del régimen de la navegación de los estrechos internacionales, el Convenio de 1982 ha llegado hasta el extremo de atentar contra, e incluso desvirtuar, el propio concepto jurídico de estrecho utilizado para la navegación internacional<sup>(183)</sup>. Es así como en su art. 36 ha dispuesto lo siguiente:

"Esta Parte no se aplicará a un estrecho utilizado para la navegación internacional si por ese estrecho pasa una ruta de alta mar o que atraviesa una zona económica exclusiva, igualmente conveniente en lo que respecta a sus características hidrográficas y de navegación; en tales rutas se aplicarán las otras partes pertinentes

---

de la Convención, incluidas las disposiciones relativas a la libertad de navegación y sobrevuelo".

Disposición con la que se debe ser eminentemente crítico. Aunque con un esfuerzo de imaginación se pudiera realizar una construcción intelectual, conforme a la cual este artículo confirmara indirectamente el concepto jurídico de estrecho utilizado para la navegación internacional, toda vez que los estrechos cubiertos totalmente por el mar territorial de uno o más Estados ribereños estarían sometidos únicamente al régimen de navegación de paso en tránsito o de paso inocente sin posibilidad de suspensión<sup>(184)</sup>, según los casos, lo cierto es que lo más correcto y conveniente hubiera sido no incluir este artículo en el texto definitivo del Convenio de 1982, dado su efecto desvirtuador del concepto jurídico de estrecho internacional. Piénsese, por ejemplo que, según esta disposición, en el supuesto de un buque que se dirigiera desde la Antártida hacia el Polo Norte, por la mitad del Océano Atlántico, estaría navegando en la mayor parte de su trayecto a través de un estrecho internacional, de los que serían ribereños, por una parte, los Estados del margen oriental del continente americano y, por otra, los Estados ribereños del litoral occidental de los continentes africano y europeo consecutivamente.

Si la crítica al art. 36 debe ser manifiestamente rotunda, más aún debe serlo, si cabe, respecto de la última frase de tal artículo. Inciso que es tautológico, pues resulta evidente que ni el régimen de navegación en paso en tránsito ni el del paso inocente no suspendible se aplican ni a la alta mar ni a la zona económica exclusiva, pues la navegación y el sobrevuelo de ambos espacios marinos continúan regidos por las normas generalmente previstas para los mismos, en especial los arts. 58 y 87 de este Convenio. Esta frase se incluyó como consecuencia de sucesivas propuestas de Yugoslavia<sup>(185)</sup>, quien buscaba proteger sus intereses en el, si se puede denominar así, "estrecho" de Otrante. Dada la amplitud de tal "estrecho", de 41 millas entre las costas italianas y albanesas, junto a los datos de que Albania hubiera proclamado un mar territorial de 15 millas, además de la posibilidad de que ambos ribereños instituyeran zonas contiguas de hasta 24 millas, Yugoslavia pretendió evitar, inútilmente<sup>(186)</sup>, que sus vecinos recortaran las libertades de navegación y sobrevuelo, propias de la alta mar, hacia las costas yugoslavas.

Dado que la anchura del mar territorial se ha fijado en un máximo de 12 millas (art. 3), el supuesto del art. 36 se aplicará, presumiblemente, a los falsos "estrechos" que excedan de las 24 millas de anchura como mínimo. No obstante, la introducción del art. 36 en el Convenio de 1982 plantea algunos problemas de no fácil solución. Se puede dar el caso de

un estrecho utilizado para la navegación internacional, cuya anchura no excediera de las 24 millas y encontrarnos, sin embargo, con que el o los Estados ribereños proclamasen la existencia de un mar territorial inferior a 12 millas, de forma que fuese atravesado por un corredor de alta mar o de zona económica exclusiva. Actuando de esta forma, el o los Estados ribereños obtendrían claras ventajas respecto de los regímenes de navegación a través de los estrechos previstos en la Parte III del Convenio de 1982. Efectivamente, con independencia de que a tal estrecho le hubiera correspondido estar regido por el paso en tránsito o por el paso inocente sin posibilidad de suspensión, con la creación artificial de tal corredor el o los ribereños habrían ganado la posibilidad de suspensión temporal del paso inocente a través de las porciones de mar territorial existentes en el estrecho. Igualmente, de haber sido un estrecho, calificable en principio como "principal", se limitarían las posibilidades de sobrevuelo y de navegación en inmersión al corredor central de tal estrecho, con lo que desaparecerían correlativamente de las porciones de mar territorial existentes en el mismo.

La posibilidad de creación artificial de tal corredor de navegación presenta, no obstante, una dificultad no solventada por el Convenio de 1982. Del art. 36 se desprende que, para la aplicación del mismo, no basta con que el falso "estrecho" sea atravesado por un corredor de alta mar o de zona económica exclusiva, sino que, además, debe ser "igualmente conveniente en lo que respecta a características hidrográficas y de navegación". En el supuesto de creación de corredores artificiales, los Estados terceros tendrían en este inciso una excelente base para su impugnación. No obstante, al no haberse señalado en el Convenio de 1982 a quién corresponde apreciar la conveniencia similar de tal ruta, estaríamos en presencia de una controversia internacional a solucionar por medios pacíficos, sin excluir, en su caso, el recurso a la organización internacional marítima competente.

Pero es que, además, este último problema podría darse igualmente en supuestos en los que sí se cumpliera el tipo del art. 36. Es posible imaginar un falso "estrecho", de más de 24 millas de anchura, y encontrarnos, sin embargo, con que la ruta hidrográfica y de navegación más adecuada o conveniente no se encuentre en el corredor central de alta mar o de zona económica exclusiva, sino a través de una de las porciones de mar territorial existentes en tal "estrecho". En este caso, aparte del interrogante de a quién le correspondería la apreciación de esta circunstancia, la solución previsiblemente estaría en la valoración de las condiciones hidrográficas y de navegación del corredor central. Si fuera posible pasar por el mismo, sin que se amenazara o pusiera en peligro la seguri-

dad de la navegación, pese a que hubiera una ruta de mar territorial más conveniente, sería de aplicación estricta el art. 36. En caso contrario, el paso sería forzosamente a través del mar territorial, aunque en este supuesto extremo el Convenio de 1982 no especifica cuál sería el régimen de navegación a través del mismo. Podría pensarse que, dado que el paso inocente sin posibilidad de suspensión está previsto únicamente como régimen de navegación excepcional a través de determinados estrechos, en este supuesto se debería navegar en régimen de paso en tránsito. Me parece, sin embargo, más adecuado considerar que, por no tratarse de un "auténtico" estrecho internacional, debería descartarse el paso en tránsito y aplicarse el régimen general de navegación del mar territorial: el paso inocente. En este supuesto extremo, tal paso no sería nunca suspendible, no por tratarse de un estrecho internacional, que no lo es, sino por su carácter de paso forzado u obligatorio.

Tal y como ha quedado redactado el art. 36, el mismo presenta ciertas similitudes y diferencias interesantes en relación con la categoría de estrechos internacionales del tipo del Estrecho de Mesina, pues geográficamente sólo se diferencian en que, en los primeros, la ruta alternativa de conveniencia similar desde el punto de vista hidrográfico y de la navegación atraviesa el estrecho; mientras que, en los segundos, pasa por el otro lado de la isla, mar adentro.

Sin embargo, jurídicamente, y en especial, desde la perspectiva del régimen de la navegación internacional, la comparación es más interesante<sup>(187)</sup>. En ambos tipos de estrechos, la conveniencia de la ruta alternativa se debe determinar exclusivamente en atención a factores hidrográficos y de navegación, dejando de lado otras posibles consideraciones. Otra semejanza existente entre ambas categorías de estrechos es que, en ninguno de ellos, se reconocen los derechos de sobrevuelo y de navegación en inmersión a través de las porciones de mar territorial existentes en el estrecho. Las diferencias derivan, no sólo del hecho de que, en virtud de los arts. 58 y 87 del Convenio de 1982 existe libertad de navegación y de sobrevuelo a través del corredor de alta mar o de zona económica exclusiva que atravesase el estrecho, sino también de las posibilidades de suspensión del paso inocente a través del mar territorial. En efecto, mientras que tal paso no se puede suspender en los estrechos formados por el territorio continental de un Estado y una isla del mismo Estado, cuando exista una ruta alternativa de conveniencia similar al otro lado de la isla, en virtud del art. 45.2, sí que existe tal posibilidad de suspensión del paso inocente en las porciones de mar territorial de los estrechos atravesados por un corredor de alta mar o de zona económica exclusiva.

Finalmente, ha de señalarse una vez más que, el paso inocente, previs-

to como régimen general de la navegación por el mar territorial, continúa teniendo en el Convenio de 1982 la naturaleza de limitar la soberanía del Estado ribereño, quien tampoco podrá poner dificultades al paso inocente de los buques extranjeros por su mar territorial, salvo de conformidad con este Convenio (art. 24.1).

Sin embargo, en el Convenio de 1982, junto a la navegación en régimen de paso inocente, previsto con carácter general para todo el mar territorial, se han regulado otros dos regímenes de navegación distintos en partes muy delimitadas de este espacio marítimo, por los que se introducen prescripciones muy concretas que han alterado, para estos dos supuestos, el mismo significado del paso. Lo mismo sucede, como ya hemos indicado, al salvaguardarse en este Convenio los regímenes especiales de navegación aplicables en los denominados estrechos "históricos".

### **1.2. La navegación en régimen de paso en tránsito.**

El primero de estos regímenes especiales se refiere a la navegación a través de los estrechos internacionales, pues, como acabamos de ver, sólo los estrechos "secundarios" seguirán sometidos a la navegación en régimen de paso inocente sin posibilidad de suspensión (art. 45), mientras que para los "principales" estrechos internacionales se inventa el paso en tránsito<sup>(188)</sup>. Novedad que es importante, pues supone que, por primera vez en la historia del Derecho del Mar, la navegación a través de algunos estrechos cubiertos totalmente por el mar territorial de uno o más Estados ribereños, va a estar sometida a un régimen convencional general<sup>(189)</sup> distinto del propio del mar territorial.

La navegación en régimen de paso en tránsito se aplica a los estrechos 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 (art. 37). En estos supuestos, por "paso" se entiende lo siguiente:

"Se entenderá por paso en tránsito el ejercicio, de conformidad con esta Parte, de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho 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. Sin embargo, el requisito del tránsito rápido e ininterrumpido no impedirá el paso por el estrecho para entrar en un Estado ribereño del estrecho, para salir de dicho Estado o para regresar de él, con sujeción a las condiciones que regulen la entrada a ese Estado" (art. 38.2).

Artículos de los que se desprende que, en el régimen de navegación de paso en tránsito, el paso ya no se refiere a las dos hipótesis de paso paralelo y perpendicular a la dirección de la costa. El paso en tránsito únicamente se aplica a la navegación transversal o en paralelo a la dirección de la costa. Es decir, a la navegación a través del estrecho para pasar de una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva a otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva.

Los dos supuestos de paso perpendicular a la dirección de la costa, éste es, tanto la navegación desde una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva hacia un puerto existente en el estrecho y viceversa, como la navegación entre dos puertos de mar existentes en el mismo estrecho, con independencia en este caso de que pertenezcan al mismo o a diferentes Estados ribereños del estrecho, están excluidos del régimen de la navegación de paso en tránsito. En el Convenio de 1982 no se señala expresamente cuál es el régimen de navegación que rige el paso perpendicular en estos estrechos, aunque es fácil inducirlo a partir de los artículos 38.3 y 34.1. En efecto, el art. 38.3 sugiere claramente que el Convenio de 1982, al regular el paso en tránsito, se ciñe exclusivamente a las peculiaridades que este régimen de navegación a través de determinados estrechos internacionales presenta y, en lógica consecuencia:

"Toda actividad que no constituya un ejercicio del derecho de paso en tránsito por un estrecho quedará sujeta a las demás disposiciones aplicables de esta Convención".

Dado, además, que el régimen de paso en tránsito "no afectará en otros aspectos a la condición jurídica de las aguas que forman tales estrechos" (art. 34.1), que sigue siendo la de mar territorial, es fácil concluir que la navegación perpendicular a la costa en los mismos deberá realizarse necesariamente en régimen de paso inocente. De esta forma, el paso inocente se configura como el régimen de navegación residual para los "principales" estrechos internacionales.

Al ejercer el paso en tránsito, caben igualmente las posibilidades de detención y fondeo, aunque del tenor literal del art. 39.1. c) parece desprenderse que esta posibilidad se da en menor medida de lo permitido que cuando se navega en régimen de paso inocente. En este sentido, este artículo dispone lo siguiente:

"Al ejercer el derecho de paso en tránsito, los buques y aeronaves 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".

Cuando se navega en régimen de paso en tránsito, se ha variado tanto los titulares del derecho de paso en estos casos, como las modalidades de su ejercicio. En este sentido, el Convenio de 1982 afirma que "todos los buques y aeronaves gozarán del derecho de paso en tránsito, que no será obstaculizado" (art. 38.1). Con la introducción de la libre navegación aérea en los estrechos, indudablemente se ha ampliado el elenco de sujetos titulares de este derecho de paso. Pero es que, además, respecto del paso de los buques, ha desaparecido la obligación de los submarinos de navegar en superficie. En su lugar, el art. 39.1. c) hace referencia, como hemos visto, a las "modalidades normales de tránsito rápido e ininterrumpido", tanto de buques como de aeronaves. Resultando obvio que las "modalidades normales" de los submarinos de ejercer el paso en tránsito abarcan tanto la navegación en superficie como la novedad de la navegación en inmersión<sup>(190)</sup>.

Comentando más en profundidad la extensión de este derecho de paso a favor de las aeronaves, cabe insistir en que la concesión de la titularidad de este derecho de paso a las aeronaves en principio no parece justificada, además de suponer un cambio revolucionario respecto del Derecho Internacional preexistente<sup>(191)</sup>. A diferencia de la navegación marítima por este tipo de estrechos internacionales, para la navegación aérea no existe ningún imperativo geográfico que les obligue a sobrevolar un estrecho utilizado para la navegación internacional, pudiendo elegir cualquier otra ruta alternativa. Por otra parte, se ha dado un giro radical en el Derecho del Mar, pues con el Convenio de 1982 se ha pasado de una situación en la que el sobrevuelo estaba prohibido salvo que se contase con la pertinente autorización previa del Estado subyacente, a un régimen de absoluta libertad de sobrevuelo.

Precisamente en relación con este cambio jurídico se suscitan grandes dudas acerca de si la III<sup>a</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar constituía el foro apropiado para alterar una de las disposiciones básicas de la Convención de Chicago de 7-XII-1944 sobre la aviación civil internacional<sup>(192)</sup> cuyo art. 3 (c) afirma lo siguiente:

"Ninguna aeronave de Estado de un Estado contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización."

Dado que la aviación civil ya disfrutaba del derecho de sobrevuelo en tránsito en virtud del art. 5 de la Convención de Chicago de 7-XII-1944 y del art. 2 del Acuerdo sobre servicios internacionales de tráfico aéreo, de idéntica fecha<sup>(193)</sup>, resulta obvio que la extensión del derecho de paso en tránsito a las aeronaves sólo constituye una novedad para las aeronaves de Estado, ésto es, las que son utilizadas para servicios militares, aduaneros y policiales. Pero es que incluso en la regulación de la navegación aérea en régimen de paso en tránsito, las grandes potencias consiguieron que el Convenio de 1982 invirtiera la tradicional discriminación entre aeronaves civiles y de Estado. Si con antelación al Convenio de 1982 existía un régimen de sobrevuelo más liberal para las aeronaves civiles, con posterioridad al mismo en la práctica se ha exonerado a las aeronaves de Estado del cumplimiento de cualquier norma internacional. Buena prueba de ello lo constituye el art. 39.3, a) del Convenio de 1982, que es del siguiente tenor:

"Durante su paso en tránsito, las aeronaves: observarán el Reglamento del Aire establecido por la Organización Civil Internacional aplicable a las aeronaves civiles; las aeronaves de Estado cumplirán normalmente tales medidas de seguridad y en todo momento operarán teniendo debidamente en cuenta la seguridad de la navegación".

La no definición del término "normalmente" ni la indicación de a quién corresponde apreciar tal circunstancia, indican el carácter absoluto con el que se establece la libertad de sobrevuelo para las aeronaves de Estado, con el consiguiente perjuicio para la seguridad de los Estados ribereños de los estrechos utilizados para la navegación internacional. De ahí que no fuera de extrañar que en la fase final de la IIIª Conferencia, la delegación de España, uno de los Estados que más se opuso a la introducción del paso en tránsito, manifestara su intención de sumarse a un consenso final sobre la regulación de este nuevo régimen de navegación a condición de que se aprobara su propuesta de enmienda consistente en suprimir el término "normalmente"<sup>(194)</sup>. El rechazo de este propuesta de enmienda<sup>(195)</sup> refleja perfectamente el interés de las grandes potencias y de sus aliados en no admitir ninguna restricción al sobrevuelo de las aeronaves militares por este tipo de estrechos internacionales.

Por otra parte, al igual que sucede con la navegación a través de los estrechos "secundarios", en los que no es posible la suspensión del paso inocente, en los estrechos "principales" se ha estipulado expresamente que "no habrá suspensión alguna del paso en tránsito" (art. 44 in fine).

En este régimen de paso en tránsito, la navegación en las aguas inte-

riores de los Estados ribereños del estrecho plantea problemas propios. Para la navegación en estas aguas, el Convenio de 1982 sólo contiene, en su art. 35. a), una disposición común a todo tipo de estrechos. En su virtud, la soberanía del Estado ribereño para regular a su discreción la navegación tanto en las aguas interiores "tradicionales", como en las de las bahías, sean o no históricas, no se ve afectada por el hecho de que estas aguas se encuentren en un estrecho en el que se aplique cualquiera de los regímenes de navegación previstos en la Parte III del Convenio de 1982.

Disposición que tiene un papel fundamental en el supuesto de que un hipotético "estrecho" estuviera cubierto totalmente por las aguas interiores "tradicionales" de un Estado. A estos efectos, es ilustrativa la polémica que se planteó, entre Chile y Argentina, hacia el final de la III<sup>a</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En su intervención en la 164<sup>a</sup> sesión plenaria, que tuvo lugar el 1 de abril de 1982, el Sr. Zegers, de la delegación de Chile, afirmó que:

"Como poseedor de un único estrecho utilizado para la navegación internacional, el de Magallanes, Chile atribuye especial importancia al capítulo del Proyecto de Convención que define el régimen de los estrechos, que expresa la conjunción del elemento geográfico de comunicación directa y útil entre partes de la alta mar y la habitualidad de su uso"<sup>(196)</sup>.

Intervención que provocó una declaración de la delegación argentina al día siguiente, en la que se "considera que es erróneo afirmar que el estrecho mencionado por ese delegado... sea el único estrecho utilizado para la navegación internacional sobre el que Chile tiene costas"<sup>(197)</sup>. Declaración que motivó, a su vez, una fuerte nota de rechazo de la delegación chilena, de fecha 7 de abril de 1982, en la que se dispuso, entre otras cosas, lo siguiente:

"Rechaza asimismo la delegación de Chile la afirmación contenida en la nota señalada en cuanto a que el referido estrecho no sería el único utilizado para la navegación internacional del cual Chile es ribereño. En conformidad al Derecho Internacional y a las disposiciones del propio Proyecto de Convención, sólo el Estrecho de Magallanes reúne las características, requisitos y condiciones para ser considerado como estrecho utilizado para la navegación internacional, cuyo régimen fue establecido en el ya señalado Tratado de 1881. Los demás cursos de agua que se encuentran bajo la soberanía de Chile forman parte de sus aguas interiores y su navegación está sujeta al régimen propio de este espacio marítimo, lo que ha sido confirmado por el decreto n° 416 de 1977, relativo al sistema de líneas de base rectas, dictado en consonancia con el laudo arbitral de Su Majestad británica de 1977, instrumentos todos que se encuentran en pleno vigor y aplicación"<sup>(198)</sup>.

La excepción del art. 35. a), no obsta a que tal afectación sí que se produzca, sin embargo, en el caso de las "nuevas" aguas interiores que surjan como consecuencia del trazado de líneas de base rectas en costas con profundas aberturas y escotaduras o en las que exista una franja de islas a lo largo de la costa. En estos supuestos, el paso perpendicular a través de las mismas se realizará siempre en régimen de paso inocente. Por su parte, cuando se efectúe el paso paralelo a la costa, se podrá navegar en régimen de paso en tránsito a través de estas "nuevas" aguas interiores, pero sólo en el supuesto, poco frecuente, de que las mismas sean atravesadas por las vías marítimas establecidas para la navegación por el estrecho (art. 41.7)<sup>(199)</sup>.

Lo anterior no obsta a que, como se señalara al comentar a navegación en régimen de paso inocente, una cuestión previa a la anterior sea la de la conformidad con el Derecho Internacional del sistema seguido en el trazado de las líneas de base. A este respecto, debe recordarse la práctica restrictiva, de dudosa legalidad, seguida por la entonces Unión Soviética en la región ártica. Mediante el trazado de líneas de base rectas en el Océano Artico, la Unión Soviética cubrió totalmente con sus aguas interiores a cuatro estrechos que se pueden considerar como "principales"<sup>(200)</sup>. Con tal actuación, la Unión Soviética pretendió que los mismos ya no fuesen considerados como estrechos utilizados para la navegación internacional, aplicándoles en consecuencia la excepción del art. 35. a), ya comentada.

Finalmente, respecto del paso en tránsito debe señalarse que el Convenio de 1982 lo ha concebido con la misma naturaleza que la del paso inocente, aunque obviamente de contenido distinto. El paso en tránsito supone una limitación a la soberanía de los Estados ribereños de un estrecho, quienes "no obstaculizarán el paso en tránsito" (art. 44).

### **1.3. La navegación en régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas.**

El segundo régimen de navegación especial a través del mar territorial lo ha supuesto la consagración del derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas, realizada igualmente en el Convenio de 1982. Este instrumento jurídico ha admitido la posibilidad, rechazada en 1958 y en 1960<sup>(201)</sup>, de trazar líneas de base archipelágicas rectas que unan los puntos extremos de las islas y los arrecifes emergentes más alejados del archipiélago (art. 47), lo que ha determinado la aparición de unas nuevas "aguas archipelágicas".

Dada la gran extensión de las aguas que podían quedar encerradas dentro de estas líneas de base archipelágicas rectas, el reconocimiento

del trazado de las mismas estuvo ligado, como luego veremos<sup>(202)</sup>, al establecimiento de un régimen de navegación *sui géneris* en estas aguas archipelágicas. Este acuerdo de navegación *sui géneris* en realidad consiste en la conjugación de dos regímenes de navegación distintos. Como regla general, se ha establecido el derecho de paso inocente de los buques de todos los Estados a través de estas aguas archipelágicas, tal y como este régimen de navegación se aplica con carácter general en el mar territorial (art. 52.1). Sin perjuicio del mismo, se ha estipulado un régimen de navegación especial, denominado derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas, que goza de las mismas características que el derecho de paso en tránsito. A mayor abundamiento, se ha estipulado que los principales artículos que rigen el paso en tránsito (artículos 39, 40, 42 y 44) se aplican, *mutatis mutandis*, al régimen de la navegación en paso por las vías marítimas archipelágicas (art. 54).

En consecuencia, el paso por las vías marítimas archipelágicas ha sido definido, con una fórmula muy parecida a la utilizada en el art. 38.2 para definir el paso en tránsito, de la siguiente manera:

"Por 'paso por las vías marítimas archipelágicas' se entiende el ejercicio, de conformidad con esta Convención, de los derechos de navegación y de sobrevuelo en el modo normal exclusivamente para los fines del tránsito ininterrumpido, rápido y sin trabas 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" (art. 53-3).

Este régimen de navegación especial se aplica a las vías marítimas y rutas aéreas que los Estados archipelágicos designen, en colaboración con la organización internacional competente (art. 53.9) y, en su defecto, a las vías marítimas utilizadas normalmente para la navegación internacional (art. 53.12)<sup>(203)</sup>, debiéndose entender que tal sustitución opera con carácter automático<sup>(204)</sup>. Tales vías marítimas o rutas aéreas deberán ser adecuadas para el paso ininterrumpido y rápido de buques y aeronaves extranjeros por o sobre sus aguas archipelágicas y el mar territorial adyacente (art. 53.1).

Al igual que sucede en la navegación en régimen de paso en tránsito, en el paso por las vías marítimas archipelágicas tampoco se puede hablar de paso paralelo y perpendicular a la dirección de la costa. El paso por las vías marítimas archipelágicas sólo abarca una hipótesis de navegación: el paso para atravesar las aguas archipelágicas y su mar territorial adyacente procediendo de una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y para dirigirse a otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva. Ello implica que la navegación perpendicular a la

costa en sus dos variables, es decir, tanto el paso desde una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva hacia un puerto del Estado archipelágico y viceversa, como el paso de un puerto a otro del mismo Estado archipelágico, quedan excluidos de la navegación en régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas, para regirse por la navegación en régimen de paso inocente. En este caso, la conclusión de que el paso inocente es el régimen de navegación residual a través de las aguas archipelágicas y de su mar territorial adyacente, estaría reforzada por los artículos 52.1 y 49.4 del Convenio de 1982.

Mientras se ejerza el paso por estas vías marítimas archipelágicas, debe considerarse que también existen las posibilidades de detención y fondeo. Aunque, sin embargo, tales posibilidades deben entenderse con un carácter muy excepcional. La navegación en este régimen de paso se concibe exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido a través de estas aguas archipelágicas y de su mar territorial adyacente. Sin embargo, por la remisión al art. 39.1. c), contenida en el art. 54, cabe concluir que la detención y el fondeo están permitidas, pero únicamente en los casos en los que resulten necesarias por fuerza mayor o por dificultad grave.

En la navegación en régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas se han operado las mismas modificaciones, respecto del significado del paso, que se realizaron para la navegación en régimen de paso en tránsito. En efecto, los titulares de este derecho de paso son tanto los buques como las aeronaves (art. 53.2) y respecto de las modalidades de ejercicio de este derecho, también ha desaparecido la obligación de los submarinos de navegar en superficie, especificándose que tanto la navegación como el sobrevuelo deberán realizarse "en el modo normal" (art. 53.3), lo que de nuevo abre la posibilidad de la navegación en inmersión<sup>(205)</sup>.

Además, aunque no se señale expresamente en la Parte IV del Convenio de 1982, se ha de afirmar que no existe posibilidad alguna de suspensión de este paso por las vías marítimas archipelágicas, en virtud de la remisión al art. 44 contenida en el art. 54 del Convenio.

Conviene señalar también que, en el caso de los Estados archipelágicos, apenas se plantean problemas con la navegación a través de las aguas interiores existentes dentro de las aguas archipelágicas. A estos Estados, el Convenio de 1982 únicamente les permite disfrutar de las "tradicionales" aguas interiores, pues sólo podrán trazar líneas de cierre en las desembocaduras de los ríos, bahías y puertos, y no en los lugares de la costa con profundas aberturas y escotaduras ni en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa (art. 50). En consecuencia, como pre-

sumiblemente sucederá, si el trazado de líneas de base rectas, dando lugar a "nuevas" aguas interiores, se realizó con anterioridad al trazado de líneas de base archipelágicas rectas, desde el momento en que se tracen éstas últimas, las primeras deben considerarse no conformes al Convenio de 1982 y, por lo tanto, no debe darse la posibilidad de que existan tales "nuevas" aguas interiores. En estas circunstancias, la navegación en las "tradicionales" aguas interiores está expresamente excluida del régimen de navegación en paso inocente (art.s 52.1 y 50), sin que tampoco sea posible la aplicación en las mismas del régimen del paso por las vías marítimas archipelágicas, pues ello sería paso perpendicular a la costa. La soberanía del Estado ribereño para regular a su discreción la navegación en estas aguas interiores permanece pues, inalterada.

Por otra parte, se ha señalado<sup>(206)</sup> que la consagración de este segundo régimen especial de paso en el marco del Convenio de 1982 tiene consecuencias importantes para los estrechos existentes dentro de las aguas archipelágicas de un mismo Estado archipelágico. A este tipo de estrechos, no se les va a aplicar ninguna de las disposiciones que en el Convenio de 1982 rigen la navegación a través de los estrechos internacionales, pues están sometidos al régimen de las aguas archipelágicas. En consecuencia, el sobrevuelo o la navegación en inmersión a través de los mismos, en régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas, sólo será posible cuando estos estrechos sean atravesados por vías marítimas o rutas aéreas designadas por el Estado archipelágico, o, en su defecto, por las utilizadas normalmente para la navegación internacional<sup>(207)</sup>. Fuera de estos supuestos, la navegación a través de estos estrechos se rige por el paso inocente, dado el carácter residual de este régimen de navegación en las aguas archipelágicas.

Finalmente, hemos de subrayar que la navegación en régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas tiene la misma naturaleza que la navegación en régimen de paso inocente o de paso en tránsito. Esto es, supone una limitación a la soberanía del Estado ribereño, toda vez que este paso deberá realizarse sin trabas (art. 53.3), y sin que pueda el Estado archipelágico obstaculizar tal paso (remisión del art. 54 al art. 44 del Convenio de 1982). No obstante, ya hemos indicado que el significado de este paso es más cercano al paso en tránsito que al paso inocente.

### **1.4. La navegación por los denominados estrechos "históricos".**

En su tendencia a fragmentar el régimen de la navegación internacional a través de los estrechos, el Convenio de 1982 contiene una excepción adicional a la aplicación de su Parte III a determinados estrechos internacionales, toda vez que el art. 35. c), prescribe lo siguiente:

"Ninguna de las disposiciones de esta Parte afectará a: el régimen jurídico de los estrechos en los cuales el paso esté regulado total o parcialmente por convenciones internacionales de *larga data* y aún vigentes que se refieran específicamente a tales estrechos".

El requisito que cualifica como de excepcionales a esta categoría de estrechos internacionales es el de estar regidos por convenios internacionales de *larga data*. La expresión "de *larga data*" plantea ciertas dificultades, toda vez que ni la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, ni el Convenio de 1982, han precisado el *quántum* temporal necesario para que un convenio se considere de *larga data*, ni tampoco han proporcionado una lista de estrechos que se incluyan en esta categoría excepcional.

Pese a esta imprecisión, consideramos que son únicamente cuatro los estrechos utilizados para la navegación internacional que podrían ser calificados de "históricos", merced a convenios especiales de *larga data* aún vigentes.

En primer lugar, estarían los estrechos bálticos o daneses (Sund, Gran Belt y Pequeño Belt), pues la navegación a través de los mismos está regulada, al menos parcialmente, en el Tratado Multilateral de Copenhague de 14 de marzo de 1857 y en el Convenio Bilateral de Washington de 11 de abril de 1857<sup>(208)</sup>. Debe señalarse, además, que el carácter "histórico" de estos estrechos bálticos o daneses fue especialmente subrayado por la delegación de Dinamarca en la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, sin que se produjeran protestas en contrario, pues en la misma el Sr. *Brückner* expresamente afirmó lo siguiente:

"El texto actual de la Parte III, relativa a los estrechos usados para la navegación internacional, representa una solución equilibrada del problema. La delegación de Dinamarca se suma a la de Suecia al acoger con satisfacción el texto del apartado c) del artículo 35 en que se mantiene el régimen existente en los estrechos en los cuales el paso está regulado total o parcialmente por convenciones internacionales de "larga data". Tras celebrar negociaciones con todas las partes interesadas, su delegación interpreta que el inciso c) del artículo 35 se aplica al régimen concreto de los estrechos daneses, régimen que se desarrolló con el transcurso del tiempo sobre la base de la Convención de Copenhague de 1857"<sup>(209)</sup>.

En segundo lugar, se considera como estrecho "histórico" al Estrecho de Magallanes, en virtud del art. 5º del Tratado Fronterizo entre las Repúblicas de Chile y Argentina de 23 de julio de 1881<sup>(210)</sup>, tal y como ambos Estados declararon durante la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar<sup>(211)</sup>, pues, en opinión de Chile:

"En virtud del Tratado de Límites, firmado en Buenos Aires el 23 de julio de 1881, el Estrecho de Magallanes en su integridad -e incluídas por cierto sus dos riberas- se encuentran bajo soberanía de Chile ... En conformidad al Derecho Internacional y a las disposiciones del propio proyecto de convención, sólo el Estrecho de Magallanes reúne las características, requisitos y condiciones para ser considerado como estrecho utilizado para la navegación internacional, cuyo régimen fue establecido en el ya señalado Tratado de 1881".

El tercero de los estrechos calificables como "histórico" es el estrecho constituido por las islas finlandesas de Aland y el territorio de Suecia, en virtud del Convenio Multilateral firmado en Ginebra el 20 de octubre de 1921 y del Acuerdo de Moscú de 11 de octubre de 1940 entre Finlandia y la Unión Soviética<sup>(212)</sup>. Al igual que en los supuestos anteriores, durante la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, tanto Finlandia como Suecia afirmaron que en este estrecho existe un régimen de navegación especial en virtud de un convenio internacional de *larga data*, sin que ninguna otra delegación nacional protestara tal afirmación. Así, la delegación de Suecia indicó lo siguiente:

"En lo que se refiere al régimen especial para los estrechos que ha establecido la Convención, observamos que el paso a través de los dos estrechos internacionales más importantes que existen frente a nuestras costas -el estrecho entre Suecia y Dinamarca y el estrecho entre Suecia y las Islas Aland, de Finlandia- está regido en su totalidad o en parte por convenciones internacionales de larga tradición. En consecuencia, la excepción que se hace en el apartado c) del artículo 35, es pertinente en el caso de estos estrechos"<sup>(213)</sup>.

Además, cuando Finlandia y Suecia firmaron el Convenio de 1982, el 10 de diciembre de dicho año, ambos Estados realizaron sendas declaraciones, tampoco protestadas por nadie, en las que explícitamente afirmaron que la navegación en este estrecho constituye una de las excepciones al paso en tránsito de las previstas en el art. 35. c) del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar<sup>(214)</sup>.

En cuarto y último lugar, como estrechos "históricos" se considera igualmente a los estrechos turcos. Durante la IIIª Conferencia se consideró a estos estrechos como los estrechos tipo dentro de esta categoría excepcional. Pues, efectivamente, desde el siglo XVIII la navegación a través de los mismos ha estado regulada por un régimen convencional especial en virtud de sucesivos tratados internacionales. El último de estos tratados, aún vigente, es el Convenio de Montreux de 20 de julio de 1936, que regula el paso a través del Estrecho de los Dardanelos, Mar de Mármara y Estrecho del Bósforo<sup>(215)</sup>. Debe señalarse que las razones aduci-

das por Turquía para negarse a firmar el Acta Final de la IIIª Conferencia y el propio Convenio de 1982, así como para, en consecuencia, no haberse adherido al mismo hasta la fecha<sup>(216)</sup>, en nada impide a la calificación de estos Estrechos como "históricos", ni afecta en absoluto al régimen especial del Convenio de Montreux de 1936.

Dado que en estos cuatro estrechos "históricos" el Convenio de 1982 ha salvaguardado cualquier alteración al significado del paso que se contenga en sus respectivos convenios de *larga data*, el estudio del régimen de navegación especial que cada uno de ellos establece ha sido ya examinado previamente, al comentar las peculiaridades que presenta el paso por los estrechos utilizados para la navegación internacional con anterioridad a las codificaciones de las Naciones Unidas.

No obstante, conviene aquí y ahora, para perfilar el concepto de estrecho "histórico" sometido a un régimen convencional de navegación especial, estudiar el caso concreto de dos estrechos internacionales considerados como "históricos" por algunos autores.

El primero de estos casos se refiere al Estrecho de Gibraltar. En ocasiones, autores tales como *Colombos*<sup>(217)</sup>, *O'Connell*<sup>(218)</sup> o *Langavant*<sup>(219)</sup>, han afirmado que la navegación en el Estrecho de Gibraltar está sometida a un régimen convencional especial, en atención a la Declaración franco-británica de 8 de abril de 1904, fundamentalmente su art. VII, en relación con el Convenio hispano-francés de 3 de octubre de 1904 y el Convenio celebrado entre estos dos países el 27 de noviembre de 1912<sup>(220)</sup>. En el art. VII de la Declaración de 1904, el Reino Unido y Francia acordaron lo siguiente:

"Con el fin de asegurar el libre paso del Estrecho de Gibraltar, ambos Gobiernos convienen no permitir que se levanten fortificaciones u obras estratégicas cualesquiera en la parte de la costa marroquí comprendida entre Melilla y las alturas que dominan la orilla derecha del Sebú"<sup>(221)</sup>.

Durante los debates de 1973 en el Comité de Fondos Marinos, debe subrayarse, además, que tanto las delegaciones de la Unión Soviética, como de Italia, propusieron un régimen de libre navegación en este estrecho, basándose en los instrumentos antes citados, lo que mereció la réplica contundente de las delegaciones de Marruecos y de España, a la sazón ribereños de este estrecho<sup>(223)</sup>.

Sin embargo, en este punto nos parece mucho más acertada la opinión de la doctrina española, representada magistralmente, entre otros, por *González Campos* e *Yturriaga Barberán*<sup>(224)</sup>. Según ambos autores,

el objetivo perseguido por la Declaración de 1904 no era internacionalizar el paso por el estrecho ni neutralizar las orillas del mismo. El objetivo real que el art. VII perseguía era impedir el peligro que para el Reino Unido, en función de sus rutas de comunicaciones con Egipto y el Indico, representaban la presencia francesa, y posteriormente española, en la orilla sur del estrecho. Señalándose además que la referencia al "libre paso" contenida en tal artículo no implicaba una libertad de navegación, como la propia de la alta mar, sino el elemento central de la noción del paso inocente en el caso de los estrechos, es decir, la imposibilidad de suspender tal paso por el o los Estados ribereños del estrecho.

La tesis de que en el Estrecho de Gibraltar no existe un convenio de *larga data*, que establezca un régimen de navegación especial a través del mismo, ha sido igualmente defendida por notables internacionalistas extranjeros. Entre estos, cabe citar la autorizada opinión de *Brüel*, para quien el paso a través de este estrecho está regulado por las normas generales del Derecho Internacional relativas a los estrechos utilizados para la navegación internacional, toda vez que:

"...the question of the right of passage through the Straits of Gibraltar was in pre-war times not subject to treaty provisions of any kind just as little as they are now"<sup>(225)</sup>.

Debe señalarse, por otra parte, que los Estados ribereños del estrecho, Marruecos y España, en sus declaraciones finales en la IIIª Conferencia no hicieron ninguna mención a la posible consideración de este estrecho como "histórico"<sup>(226)</sup>. Actitud similar a la del Reino Unido respecto de Gibraltar<sup>(227)</sup>. Ni siquiera Francia, como posible parte interesada en la Declaración de 1904, avanzó tal pretensión<sup>(228)</sup>.

El segundo de los supuestos controvertidos, y mucho más interesante de cara a perfilar el concepto jurídico de estrecho "histórico", se refiere al Estrecho de Tirán. Pese a que, como ya hemos indicado, este estrecho sería el típico al que se le aplicaría el régimen de paso inocente sin posibilidad de suspensión, en virtud tanto del art. 16 (4) in fine del Convenio de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, como del art. 45.1, b), del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, sin embargo, por los acuerdos de Camp David se estableció una solución convencional peculiar para el mismo. En efecto, el art. V (2) del Tratado de Paz entre la República Arabe de Egipto y el Estado de Israel, firmado en Wahington D.C. el 26 de marzo de 1979<sup>(229)</sup>, dispone lo siguiente:

"The Parties consider the Strait of Tiran and the Gulf of Aqaba to be international waterways open to all nations for unimpeded and non-suspendible freedom of navigation and overflight. The Parties will respect each other's right to navigation and overflight for access to either country through the Strait of Tiran and the Gulf of Aqaba"

Como indicara *Hugo Caminos*, esta disposición plantea tres interrogantes<sup>(230)</sup>, el primero de los cuales consiste en saber si el Tratado de Paz de 1979 puede ser considerado como un convenio internacional de *larga data* aún vigente, que, en caso afirmativo, excluyera al Estrecho de Tirán de las disposiciones de la Parte III del Convenio de 1982. Aunque, como ya hemos indicado, ni la IIIª Conferencia ni el Convenio de 1982 precisaran el *quántum* temporal exigido para considerar a un convenio como de *larga data*, sería excesivo considerar que, en 1982, un tratado de 1979 se pudiera calificar ya como tal. Máxime, si se compara con la fecha de la celebración de los tratados que instauran un régimen "histórico" de navegación a través de determinados estrechos internacionales, que oscilan desde 1857 a 1936.

El segundo de tales interrogantes vendría determinado por la relación existente entre un tratado internacional que no se pueda considerar de *larga data*, pese a que se celebrara con anterioridad a 1982, como sería el supuesto del art. V (2) del Tratado de 1979 y el propio Convenio de 1982, toda vez que el primero se separa del contenido del art. 45.1, b), de este último tratado. Aunque se han propuesto distintas soluciones al respecto<sup>(231)</sup>, me parece más correcta la opinión de *Treves* de ubicar este problema en el marco del art. 311.2 del Convenio de 1982<sup>(232)</sup>. Artículo que dispone lo siguiente:

"Esta Convención no modificará los derechos ni las obligaciones de los Estados Partes dimanantes de otros acuerdos compatibles con ella y que no afecten al disfrute de los derechos ni al cumplimiento de las obligaciones que a los demás Estados Partes correspondan en virtud de la Convención".

Sobre tal compatibilidad se pronunciaron expresamente, en el sentido positivo, tanto Egipto como Israel durante la fase final de la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, sin que hubiera protestas por parte de las demás delegaciones. Es así como en una escueta declaración, el Sr. *Abdel Meguid*, representante de la delegación egipcia, afirmó que:

"El concepto que tiene Egipto sobre los principios de la libertad de los mares,

el paso inocente y el paso en tránsito se ajusta a esos principios generales establecidos<sup>(233)</sup>.

Mucho más rotundo y contundente fue el Sr. *Rosenne*, de la delegación de Israel, quien, con el respaldo de los Estados Unidos, afirmó lo siguiente:

"Sobre la cuestión de los estrechos utilizados para la navegación internacional, consideramos que la Parte III contiene elementos retrógrados que han sido motivados por las tergiversaciones introducidas en interés del oportunismo político. Mi delegación opina que la norma fundamental del derecho que rige este aspecto consiste en que un régimen jurídico singular se aplica al paso y al sobrevuelo en tales estrechos, excepto en los casos en que existe un tratado que dispone un régimen distinto. Las tergiversaciones incluidas en la Convención siguen siendo fuente de grandes dificultades para nosotros, excepto en la medida en que estipulaciones y acuerdos especiales para un régimen de paso por estrechos específicos, que concedan derechos más amplios a sus usuarios, estén protegidos, como es el caso para algunos de los estrechos situados en la región en que se encuentra mi país, o de interés para mi país.

A ese respecto, permítaseme recordar lo que dije con mayor detalle en la 163ª sesión de la Conferencia, el 31 de marzo último. Más en particular, con relación al Estrecho de Tirán y el Golfo de Aqaba, quiero citar la declaración del representante de los Estados Unidos formulada el 29 de enero pasado, quien dijo lo siguiente:

"Los Estados Unidos apoyan plenamente la continua aplicabilidad y vigencia de la libertad de navegación y sobrevuelo del Estrecho de Tirán y el Golfo de Aqaba como se establece en el Tratado de Paz entre Egipto e Israel. A juicio de los Estados Unidos, el Tratado de Paz es totalmente compatible con la Convención sobre el Derecho del Mar y seguirá prevaleciendo. La concertación de la Convención sobre el Derecho del Mar no afectará de ninguna manera esas disposiciones<sup>(234)</sup>.

En consecuencia, si tanto Egipto como Israel consideraron que la disposición pertinente del Tratado de Paz de 1979 es compatible con el Convenio de 1982, dado que establece un régimen de paso más liberal (libertad de navegación y de sobrevuelo) que la navegación en régimen de paso inocente sin posibilidad de suspensión, prevista en el art. 45.1, b), del Convenio de 1982, debe concluirse entonces afirmando que en las relaciones entre las Partes tiene primacía la aplicación del art. V (2) del Tratado de Paz de 1979. Conclusión que, a su vez, hace innecesario entrar en la polémica acerca de cuál es el régimen de navegación establecido en tal tratado, si el de las libertades de navegación y sobrevuelo propios de la alta mar<sup>(235)</sup> o el del paso en tránsito<sup>(236)</sup>.

Esta conclusión sirve, a su vez, para marcar la diferencia entre los convenios de *larga data* aún vigentes, que contengan un régimen de navegación especial para determinados estrechos, y aquellos otros tratados

más recientes, que igualmente establezcan un régimen de navegación especial para algunos estrechos concretos. Mientras que éstos últimos, en virtud del art. 311.2, deberán ser compatibles con la Parte III del Convenio de 1982, lo que únicamente sucederá cuando regulen un régimen de paso más benévolo o liberal que el previsto en el Convenio de 1982, los tratados mencionados en primer lugar no están sometidos a este requisito, por lo que, mediante la excepción prevista en el art. 35 c), aún cuando establezcan un régimen de paso más restrictivo, se les presume conformes con la Parte III del Convenio de 1982.

El tercer y último interrogante que se plantea, es el régimen de la navegación en este estrecho por parte de los buques que no enarbolan pabellón de Egipto o de Israel. A este respecto, es necesario recordar que el art. 36 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 23 de mayo de 1969, afirma que un tratado internacional engendrará derechos para terceros Estados si consta la intención de las Partes de conferir tal derecho y el tercer Estado asiente a ello, asentimiento que goza de una presunción *iuris tantum*. A este respecto, la frase inicial del art. V (2) del Tratado de 1979 recoge tal intención, al afirmar que el Estrecho de Tirán y el Golfo de Aqaba están abiertos a la libre navegación y sobrevuelo, sin posibilidad de suspensión, de todos los Estados. En consecuencia, los buques de los restantes Estados gozan de tales derechos, sin estar sometidos a ninguna de las obligaciones previstas en tal Tratado de Paz<sup>(237)</sup>.

## 2. LA INOCENCIA DEL PASO

El segundo de los elementos definidores del régimen tradicional de la navegación internacional por el mar territorial, el significado de la inocencia del paso, también ha visto revolucionado su contenido con el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. El último gran esfuerzo codificador de las Naciones Unidas en esta materia, no sólo ha precisado el significado de la inocencia del paso, al incluir una lista ejemplificativa de actividades de paso no inocente, sino que además le ha dado a este requisito una importancia adicional, al poder ser considerado como de aplicación subsidiaria en los otros dos regímenes especiales de navegación previstos para partes muy concretas del mar territorial.

### 2.1. Su significado.

El tercer intento codificador del Derecho del Mar realizado por las Naciones Unidas concluyó con aportaciones cualitativamente importantes al significado de la inocencia del paso. En el Convenio de 1982, la importancia de la inocencia del paso se ha reforzado frente a los convenios predecesores de Ginebra. Por primera vez en la historia del Derecho del Mar, el significado del paso (art. 18) y el significado de la inocencia del paso (art. 19) se han regulado en artículos distintos. Esta opción de política legislativa ha reforzado, en consecuencia, los poderes del Estado ribereño sobre su mar territorial, ya que podrá denegar el derecho de paso inocente de los buques extranjeros tanto por considerar el mismo contrario al significado del paso, como por apreciar que tal paso no cumple con los requisitos exigidos por la inocencia del paso.

Por otra parte, el Convenio de 1982 no ha supuesto diferencias cualitativas respecto de la definición que de la inocencia del paso dio el Convenio de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua. El art. 19.1 del Convenio de 1982 sigue definiendo la inocencia del paso de la siguiente manera:

"El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Ese paso se efectuará con arreglo a esta Convención y otras normas de Derecho Internacional".

Es decir, las diferencias con la fórmula definatoria de 1958 son meramente de redacción, al sustituirse la expresión "con arreglo a las presentes disposiciones" por la de "con arreglo a esta Convención". Pervive, en consecuencia, la técnica de definir la inocencia del paso en la primera frase del artículo (el perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño), mientras que en su segunda frase se hace referencia a que tal paso está sometido a otras obligaciones impuestas por el Derecho Internacional.

El seguir tan de cerca al Convenio de 1958 en este punto, origina que todavía hoy sigan siendo válidos los comentarios que en su día se formularon al texto ginebrino<sup>(238)</sup>. Así, la segunda frase de este artículo vuelve a evidenciar que no basta con que el paso sea inocente por no ser perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño, sino que además se han de cumplir las obligaciones impuestas por este Convenio y por otras normas del Derecho Internacional y, muy especialmente, las disposiciones que, como el art. 21 del Convenio de 1982, autorizan al Estado ribereño a dictar leyes o reglamentos relativos al paso

inocente por su mar territorial. Al mismo tiempo, tal construcción normativa impide que toda violación de las obligaciones impuestas por este Convenio y por otras normas del Derecho Internacional sea una infracción del paso inocente, pues para ello se exige que tal incumplimiento sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño.

La aportación más importante y original de la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar al significado de la inocencia del paso ha consistido en que el Convenio de 1982 matiza mucho más la inocencia del paso, al establecer un amplio catálogo de actividades que se consideran perjudiciales "para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño"<sup>(239)</sup>.

La necesidad de un catálogo no exhaustivo de actividades que hagan perder la inocencia del paso se manifestó con anterioridad al inicio de la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En los trabajos preparatorios de la misma, 1973 fue un año clave a este respecto. Desde diversas instancias, se propugnó la objetivación de los supuestos que determinarían que el paso de un buque no fuera considerado inocente. La Organización de la Unidad Africana, en su Declaración de Addis Abeba de 24-V-1973 sobre las cuestiones del Derecho del Mar, afirmó lo siguiente:

"Que, en vista de la importancia de la navegación internacional por los estrechos utilizados con tal fin, los Estados africanos apoyan en principio el régimen del paso inocente, aún cuando reconocen la necesidad de definir con mayor precisión ese régimen"<sup>(240)</sup>.

Tal necesidad de definir con mayor precisión el régimen del paso inocente había recibido previamente propuestas articuladas muy concretas en el Comité de Fondos Marinos. Así, por ejemplo, el art. 7 del Proyecto de artículos sobre navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos utilizados para la navegación internacional, de 27-III-1973, presentado conjuntamente por Chipre, España, Filipinas, Grecia, Indonesia, Malasia, Marruecos y Yemen, tenía el siguiente tenor:

"Al ejercer el derecho de paso inocente por el mar territorial no se permitirá a los buques extranjeros que realicen actividades tales como:

- a) Dedicarse a cualquier acto de espionaje o recoger información que afecte a la seguridad del Estado ribereño;
- b) Dedicarse a cualquier acto de propaganda contra el Estado ribereño o de interferencia con sus sistemas de comunicaciones;

- c) Embarcar o desembarcar tropas, miembros de la tripulación, hombres-rana o cualquier persona o instrumento, sin autorización del Estado ribereño;
- d) Hacer comercio ilícito;
- e) Destruir o dañar cables submarinos o aéreos, conductos, tuberías o cualquier otro tipo de instalaciones y construcciones;
- f) Explorar o explotar los recursos del mar y de su subsuelo, sin autorización del Estado ribereño<sup>(241)</sup>.

Artículo que, junto con el art. 3 de la propuesta de Fidji, que contenía un catálogo abierto de hipótesis que convertían al paso de buques en no inocente<sup>(242)</sup>, constituyen los primeros antecedentes del actual art. 19.2 del Convenio de 1982.

Una vez iniciada la III<sup>a</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, las propuestas que se habían presentado al Comité de Fondos Marinos continuaron ejerciendo su influencia de cara a precisar objetivamente el significado de la inocencia del paso<sup>(243)</sup>. En este sentido, cabe destacar, por ejemplo, que en el proyecto presentado por el Reino Unido en 1974, aún presuponiendo como premisa la inocencia del paso, se especificaban, en un catálogo no exhaustivo, los distintos supuestos que hacían perder la inocencia del paso<sup>(244)</sup>. El método de especificar taxativamente los supuestos de paso no inocente, sin la presunción en favor de la inocencia del paso que aparecía recogida en el proyecto del Reino Unido, volvió a darse tanto en el proyecto de artículos que presentaron Malasia, Marruecos, Omán y Yemen<sup>(245)</sup>, como en el proyecto patrocinado por Bulgaria, República Democrática de Alemania, Polonia y Unión Soviética<sup>(246)</sup>.

En el documento redactado por la Segunda Comisión al concluir el segundo período de sesiones (Caracas, verano de 1974), se seleccionaron tres propuestas distintas para definir la inocencia del paso. La primera de ellas, se limitaba a repetir los artículos correspondientes del Convenio de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua; la segunda propuesta era la que en su día presentó Fidji al Comité de Fondos Marinos, aunque oportunamente revisada y mejorada; la tercera, contenía una enumeración taxativa de actividades prohibidas, en un número inferior a las contenidas en la propuesta de Fidji<sup>(247)</sup>.

A partir del 7-V-1975, la propuesta que resultó elegida y que se incorporó al Texto Unico oficioso para fines de negociación coincidía mayoritariamente con la propuesta de Fidji. En este sentido, el art. 16 de tal texto era del siguiente tenor:

"1. El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño. Ese paso se efectuará con arreglo a los presentes artículos y a otras normas del Derecho Internacional.

2. Se considerará que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño si dicho buque lleva a cabo, en el mar territorial, alguna de las actividades que se indican a continuación:

a) Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño o en cualquier otra forma, en violación de la Carta de las Naciones Unidas;

b) Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase;

c) Cualquier acto destinado a obtener información, en perjuicio de la defensa o la seguridad del Estado ribereño;

d) Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad del Estado ribereño;

e) El lanzamiento, aterrizaje o recepción a bordo de aeronaves;

f) El lanzamiento, aterrizaje o recepción a bordo de cualquier dispositivo de guerra;

g) El embarco o desembarco de cualquier persona, moneda o producto en contravención de los reglamentos aduaneros, fiscales o sanitarios del Estado ribereño;

h) Cualquier acto intencional de contaminación que contravenga lo dispuesto en la presente Convención;

i) La realización de actividades de investigación o prospección de cualquier clase;

j) Cualquier acto dirigido a interferir con los sistemas de comunicaciones del Estado ribereño o de cualquier otro Estado;

k) Cualquier acto de interferencia con otros servicios o instalaciones del Estado ribereño;

l) Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso;

3. Las disposiciones del párrafo 2 no se aplicarán a ninguna actividad realizada con el consentimiento previo del Estado ribereño, ni en el caso de las actividades enumeradas en los incisos e) a l), cuando sean necesarias por causa de fuerza mayor o dificultad grave o para prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o dificultad grave. En tales casos el buque extranjero informará según proceda y lo antes posible, a las autoridades del Estado ribereño, acerca de las medidas adoptadas.

4. No se considerará inocente el paso de buques de pesca extranjeros que no cumplan las leyes y los reglamentos dictados y publicados por el Estado ribereño con el propósito de evitar que tales buques pesquen dentro del mar territorial<sup>(248)</sup>.

A partir de la adopción, el 6-V-1976, del Texto Unico revisado para fines de negociación<sup>(249)</sup>, nos encontramos prácticamente ya con la versión actual del art. 19 del Convenio de 1982. El art. 18 del Texto Unico revisado suprimió definitivamente el párrafo 3 anterior. El párrafo 4 se subsumió en un nuevo inciso i) del art. 18.2. Los anteriores incisos j) y k) se reunificaron en el nuevo inciso k). Al art. 18.2 g) se le añadió los reglamentos "de inmigración" y al art. 18.2 h) la expresión "y grave" después del término "intencional".

A partir de tal fecha, prácticamente ya no hubo discusión alguna sobre el significado de la inocencia del paso ni en la Segunda Comisión, ni en el Plenario de la IIIª Conferencia. Únicamente la República Federal Alemana, en un momento realmente tardío de la IIIª Conferencia, propuso, sin éxito alguno, mejorar la redacción de la cláusula residual contenida en el proyectado artículo 19.2 l)<sup>(250)</sup>.

En consecuencia, la versión definitiva del art. 19.2 del Convenio de 1982 quedó de la siguiente forma:

"Se considerará que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño si ese buque realiza, en el mar territorial, alguna de las actividades que se indican a continuación:

a) Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño o que de cualquier otra forma viole los principios de Derecho Internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas;

b) Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase;

c) Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad del Estado ribereño;

d) Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad del Estado ribereño;

e) El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves;

f) El lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares;

g) El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño;

h) Cualquier acto de contaminación intencional y grave contrario a esta Convención;

i) Cualesquiera actividades de pesca;

j) La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos;

k) Cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado ribereño;

l) Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso".

Disposición que introduce una serie de diferencias fundamentales respecto del sistema convencional ginebrino de 1958. En primer lugar, como ha subrayado *Natalino Ronzitti*, la actividad perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño únicamente convertirá el paso de tal buque en un paso no inocente si tal actividad se desarrolla en el mar territorial del Estado ribereño afectado<sup>(251)</sup>. Exigencia que se deduce del art. 19.2 del Convenio de 1982 que, antes de enumerar las actividades que convierten al paso en no inocente, requiere que las mismas tengan lugar en el mar territorial del Estado ribereño. Dado que tal requisito no aparecía en el art. 14 (4) del Convenio de Ginebra sobre el Mar

Territorial y la Zona Contigua, *Fitzmaurice*, por ejemplo, sostuvo que tal artículo permitiría, derogando el Derecho Internacional general en este punto, considerar como no inocente el paso de un buque como consecuencia de actos perjudiciales para el Estado ribereño, realizados con anterioridad al ingreso de tal buque en el mar territorial del Estado ribereño en cuestión<sup>(252)</sup>. En consecuencia, el art. 19.2 del Convenio de 1982 impide que sean consideradas como no inocentes actividades que, pese a estar prohibidas en tal artículo, hayan ocurrido con anterioridad al ingreso en el mar territorial del Estado ribereño afectado.

En segundo lugar, una cuestión controvertida y mal resuelta en el Convenio de 1982 es la de si se puede considerar como no inocente el paso de un buque cuando el mismo resulta perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad de un tercer Estado distinto del Estado ribereño. Tanto el art. 14 (4) del Convenio de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, como el art. 19.1 del Convenio de 1982, exigen como regla general que los intereses perjudicados sean los del Estado ribereño y no los de terceros Estados. Sin embargo, el art. 19.2, a) de este último texto jurídico parece haber abierto una vía excepcional para esta hipótesis<sup>(253)</sup>. Tal disposición refiere expresamente contra el Estado ribereño la "amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política". Sin embargo, cuando tal amenaza o uso de la fuerza "de cualquier otra forma" viola los principios de Derecho Internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas, no hay indicación alguna sobre el destinatario directo de tal violación, lo que abre la posibilidad tácita de que se trate de un Estado distinto del ribereño. Las argumentaciones realizadas en contra de esta hipótesis, como la de señalar que en la III<sup>a</sup> Conferencia ninguna delegación nacional la defendió expresamente<sup>(254)</sup>, contrastan con el hecho de que la generalidad del tenor de esta disposición efectivamente permite tal interpretación. También es irrelevante a estos efectos aducir que la acción lesiva deba realizarse en el mar territorial del Estado ribereño<sup>(255)</sup>, pues es perfectamente posible tanto imaginar que, mientras se atraviesa el mar territorial de un Estado, un buque pueda realizar una amenaza o uso de la fuerza contra un tercer Estado que "de cualquier otra forma" viole los principios de Derecho Internacional contenidos en la Carta, como, en los supuestos en los que tal amenaza o uso de la fuerza se haya originado con anterioridad a la entrada del buque en el mar territorial, considerarla como una violación del Derecho Internacional mantenida o continuada en el tiempo.

En tercer lugar, debe tenerse en cuenta que la finalidad perseguida con la introducción de este artículo ha sido la de reducir la discrecionalidad y subjetivismo que el Convenio de 1958 introducía al intentar con-

cretar cuándo el paso de un buque no es inocente. La generalidad de la fórmula definitoria de Ginebra determinó que fuera el intérprete quien, en cada caso concreto, debiera afirmar si el paso era o no inocente. Sobre este aspecto, las opiniones doctrinales estaban profundamente divididas acerca de si tal interpretación debería realizarse teniendo en cuenta circunstancias objetivas (las actividades realizadas por el buque mientras ejerciera este derecho de paso)<sup>(256)</sup> o subjetivas (la intención con la que se efectuaba tal paso o tales actividades durante el paso). En la práctica, la concreción de cuándo el paso de un buque era considerado perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño, quedó delegada en cada caso concreto a la discrecionalidad del Estado ribereño y, en su caso, a la facultad de objetar del Estado del pabellón.

Obviamente, la inclusión, en el art. 19.2 del Convenio de 1982, de un catálogo de actividades que convierten al paso de un buque extranjero en no inocente, además de reducir la generalidad de la fórmula definitoria de los art.s 14 (4) del Convenio de 1958 y 19.1 del Convenio de 1982, elimina buena dosis de subjetivismo cuando se trate de interpretar en un caso concreto si el paso de un buque determinado es o no inocente.

A este respecto, debe tenerse en cuenta que la objetivación de supuestos efectuada en el art. 19.2 del Convenio de 1982, no ha impedido que persista la posibilidad de subjetivismo en la determinación de si el paso concreto de un buque es o no inocente, sino que lo que se pretende es reducirla al mínimo. Así, por ejemplo, subjetiva será la consideración de si un acto concreto de contaminación es o no "intencional" (art. 19.2, h) o la de si un acto determinado de propaganda "atenta" o no contra la defensa o la seguridad del Estado ribereño (art. 19.2, d).

La objetividad de la interpretación se refuerza, por otra parte, dado que en la enumeración de los supuestos del art. 19.2 no se insiste en la gravedad o importancia de las actividades incluídas. La única excepción es la del inciso h), que se refiere a actos de contaminación intencional y "grave". Supuesto que nace con vocación polemicista, pues si por un lado la controversia sobre el *quántum* de gravedad necesaria para que un acto de contaminación intencional sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño está servida, por otro lado plantea igualmente problemas respecto de los restantes incisos de este artículo. En este sentido, se ha sugerido que una infracción mínima o de carácter puramente técnico podría determinar que el Estado ribereño entendiese que el paso de un buque que incurriera en las mismas ya no es inocente. Piénsese, por ejemplo, en el paso de un superpetrolero en el que un miembro de la tripulación estuviera matando el tiempo, sin fortuna alguna, pescando con una simple caña de pesca y el Estado ribereño preten-

diera que su paso no es inocente por infringir el inciso i) de este artículo ("cualesquiera actividades de pesca"). De ahí que, aun cuando en la doctrina se hayan adelantado diferentes vías para limitar tal exceso previsible de discrecionalidad<sup>(257)</sup>, las mismas encuentren un serio límite, difícil de superar, en el tenor literal de este artículo. Debe traerse igualmente a colación a este respecto, como recordara *O'Connell*, que si bien la obligación, presente en el art. 16 del Convenio de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, de no dificultar el paso inocente de los buques extranjeros por el mar territorial persiste en el Convenio de 1982, el art. 24 del mismo le ha añadido la coletilla de "salvo de conformidad con esta Convención"<sup>(258)</sup>, lo que sin duda refuerza las competencias del Estado ribereño al interpretar en cada caso concreto si el paso de un buque determinado es o no inocente.

Por otra parte, el inciso final de este artículo ("cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso") asume la responsabilidad de convertir lo que de otra forma sería una lista objetiva de supuestos que determinan la no inocencia del paso, en una mera catalogación ejemplificativa. Incluso la importancia que este inciso final tiene, llega hasta el límite de poder transformar en irrelevante toda la catalogación de supuestos contenida en este artículo. Pues, por ejemplo, el Estado ribereño podría perfectamente entender que la realización no intencional de actos de contaminación graves o la realización intencional de actos de contaminación no tan graves podrían ser considerados como actividades no directamente relacionadas con el paso y, en consecuencia, convertir al paso en no inocente, pese al tenor del art. 19.2 h).

Es decir, la generalidad de esta cláusula residual es de tal calibre que termina con todo intento de objetivar los diferentes supuestos de paso no inocente, llegando incluso a metamorfosear el propio significado de la inocencia del paso. De esta forma, si en el Convenio de Ginebra de 1958 para que el paso de un buque fuera considerado como no inocente se exigía que el mismo fuera efectivamente perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño, en el Convenio de 1982 basta con que el buque realice actividades no directamente relacionadas con el paso, aunque no cause perjuicio alguno a los intereses de paz, orden o seguridad del Estado ribereño. La comisión de cualesquiera de las actividades mencionadas en los incisos a) a k) del art. 19.2 del Convenio de 1982 o la comisión de cualquier actividad no directamente relacionada con el paso "se considerará", es decir, se presupone automáticamente perjudicial para los intereses protegidos del Estado ribereño. La supresión del párrafo 3 del art. 16 del Texto único oficioso para fines de negociación que, como hemos visto, recogía diversas causas de justificación,

parece indicar que se trata de una presunción *iuris et de iure* y no de una presunción *iuris tantum*.

De ahí que la cuestión clave que plantea el art. 19.2 del Convenio de 1982 sea precisamente la de determinar con exactitud cuáles son sus relaciones con el mantenimiento de la fórmula definitoria ginebrina en el art. 19.1. La persistencia de una definición genérica de la inocencia del paso, junto con la inclusión de un catálogo no exhaustivo de supuestos de paso no inocente, ha supuesto, en definitiva, una reducción del ámbito del derecho de paso inocente<sup>(259)</sup>. La inocencia del paso de un buque se perderá, por lo tanto, tanto si se comete cualquier actividad del listado del art. 19.2, es decir, si se realizan actividades no directamente relacionadas con el paso, aunque de hecho no causen perjuicio alguno a la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño, como si realizando únicamente actividades relacionadas con el paso y pese a no incurrir en ninguno de los supuestos del art. 19.2, se perjudican efectivamente tales intereses del Estado ribereño (art. 19.1).

En consecuencia, la armonización de intereses que supone el requisito de la inocencia del paso, en el Convenio de 1982 ha quedado desequilibrada en favor de los intereses del Estado ribereño y en perjuicio de los intereses de la comunidad internacional en la navegación internacional.

## **2.2. Su aplicación subsidiaria a todo régimen de navegación del mar territorial.**

En los diversos epígrafes de la sección anterior de este trabajo, hemos visto cómo el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, aún manteniendo el paso inocente como régimen general de la navegación por el mar territorial de terceros Estados, ha introducido como novedad dos regímenes específicos de navegación por partes muy concretas de este espacio marítimo: el paso en tránsito y el paso por las vías marítimas archipelágicas.

Al estudiar por separado ambas clases de regímenes especiales de navegación del mar territorial, hemos comprobado que los mismos únicamente introducen variaciones respecto del primer elemento definidor de la navegación en régimen de paso inocente, ésto es, respecto del significado del paso. Es más, hemos indicado que las novedades que suponen tanto la navegación en régimen de paso en tránsito como la navegación en régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas no cubren todas las hipótesis de paso ni por los estrechos utilizados para la navegación internacional, ni por las aguas archipelágicas y mar territorial adyacente. En concreto, las variaciones que ambos regímenes de navegación espe-

ciales suponen respecto del paso inocente, se aplican exclusivamente al paso para atravesar tales estrechos internacionales o tales aguas archipelágicas y mar territorial adyacente cuando los buques o las aeronaves procedan de una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva con destino a otra parte de la alta mar o de otra zona económica exclusiva. En este sentido, concluimos afirmando que las dos variables de la navegación perpendicular a la dirección de la costa, es decir, tanto el paso desde la alta mar o desde una zona económica exclusiva hacia un puerto del estrecho internacional o del Estado archipelágico y viceversa, como el paso de un puerto a otro del mismo estrecho o del mismo Estado archipelágico, no se realizan por ninguno de estos dos regímenes especiales de navegación, sino que se rigen por el régimen general y propio de la navegación por el mar territorial: el paso inocente.

En este epígrafe, vamos a estudiar una cuestión distinta y complementaria de la anterior. La misma consiste en dilucidar si la navegación en régimen de paso en tránsito o de paso por las vías marítimas archipelágicas son regímenes de navegación perfectos en sí mismos para las hipótesis de paso a que se refieren o, si por el contrario, deben ser complementados por otras normas internacionales por resultar incompletas en su regulación de la navegación internacional. De darse esta segunda posibilidad, la concreción de tales normas internacionales complementarias, además de permitir perfilar con exactitud la correcta naturaleza de ambos regímenes especiales de navegación del mar territorial, facilitará la mejor comprensión de sus relaciones con la navegación en régimen de paso inocente.

Empezando con el análisis de la navegación en régimen de paso en tránsito, resulta muy sencillo llegar a la conclusión de que, las normas contenidas en la Sección segunda de la Parte III del Convenio de 1982, titulada "*paso en tránsito*" contienen una regulación incompleta de la navegación por los estrechos internacionales. Prescindiendo de la norma contenida en el art. 38.3, que remite "a las demás disposiciones aplicables de esta Convención", sin especificar cuáles serían éstas, en el supuesto de actividades que "no constituyan un ejercicio del derecho de paso en tránsito por un estrecho", nos encontramos con que el carácter incompleto de la regulación de la navegación contenida en esta Sección se puede deducir del art. 39.1, d), que tiene el siguiente tenor literal:

"Al ejercer el derecho de paso en tránsito, los buques y aeronaves: cumplirán las demás disposiciones pertinentes de esta Parte".

Conclusión que se refuerza en virtud del art. 38.2, pues al definir el concepto de paso en tránsito se hace referencia al ejercicio de la libertad de navegación y sobrevuelo "de conformidad con esta Parte", y no "de conformidad con la Sección segunda de esta Parte". A este respecto, debe llamarse la atención sobre el hecho de que, en la misma Parte III, aunque en su Sección primera, nos encontramos con una norma que expresamente afirma que la soberanía o jurisdicción de los Estados ribereños del estrecho se ejercerá con arreglo a esta Parte y a *otras normas de Derecho Internacional*<sup>(260)</sup>. En consecuencia, la regulación de la navegación por los estrechos en los que se aplica el régimen del paso en tránsito debe ser necesariamente complementada con otras normas internacionales, y con independencia de que las mismas se encuentren en otras partes del Convenio de 1982, en otros convenios internacionales, o en el propio derecho consuetudinario internacional.

A idéntica conclusión se llega respecto de la Parte IV del Convenio de 1982, titulada "*Estados archipelágicos*". La última disposición de esta parte afirma expresamente la aplicación analógica al paso por las vías marítimas archipelágicas de cuatro artículos relativos al paso en tránsito<sup>(261)</sup>, debiéndose recalcar que uno de estos artículos es el art. 39, precisamente la disposición que demuestra el carácter incompleto de tal régimen de navegación y su complementación necesaria por otras normas internacionales. A mayor abundamiento, también con este segundo régimen especial de navegación del mar territorial nos encontramos con que la definición auténtica del paso por las vías marítimas archipelágicas demuestra el carácter incompleto del régimen de la navegación previsto en esta Parte IV, pues el mismo se describe como el ejercicio de los derechos de navegación y de sobrevuelo "de conformidad con esta Convención" y no "de conformidad con la Parte IV de esta Convención"<sup>(262)</sup>. Tampoco en este caso se dan ulteriores precisiones sobre a qué otras partes del Convenio de 1982 se debe acudir para complementar este segundo régimen especial de navegación del mar territorial.

Para determinar qué otras normas internacionales son las que deben complementar ambos regímenes especiales de navegación, se hace necesario comentar la naturaleza de cada uno de estos dos regímenes de navegación especiales del mar territorial.

Por lo que respecta a la navegación en régimen de paso en tránsito, tanto durante los trabajos preparatorios de la III<sup>a</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, como en sus primeros períodos de sesiones, fue frecuente identificar el paso en tránsito con la libertad de navegación y sobrevuelo propias de la alta mar. Tal equívoco arranca desde el primer momento en que las grandes potencias maríti-

mas intentaron asegurarse un régimen de paso sin restricciones por los estrechos utilizados para la navegación internacional, a cambio de reconocer la distancia máxima de 12 millas marinas para el mar territorial. Así, en el *Aide-memoire* de la embajada de los Estados Unidos de América en Montevideo, de fecha 24-X-1969, se propuso un proyecto de artículo del siguiente tenor:

"En estrechos utilizados 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, todos los buques y aeronaves en tránsito disfrutarán de la misma libertad de navegación y sobrevuelo, para fines de tránsito a través y por encima de dichos estrechos, que disfrutaban en la alta mar..."<sup>(263)</sup>.

Por otra parte, tal equívoco estuvo igualmente presente en los primeros momentos de la IIIª Conferencia en los que se discutió la navegación por las aguas archipelágicas. Los Estados archipelágicos, partiendo de considerar que las aguas encerradas dentro de las líneas de base recta archipelágicas eran aguas interiores, presentaron una propuesta de navegación por las mismas consistente en permitir únicamente la navegación en régimen de paso inocente por las vías marítimas que atravesaran esas aguas y que fueran designadas por el Estado archipelágico<sup>(264)</sup>. Propuesta que chocó con los intereses de otros Estados, que consideraron a tales aguas como formando parte de la alta mar y sometidas, en consecuencia, al régimen de libre navegación y sobrevuelo<sup>(265)</sup>.

Tales equívocos se perpetuaron en los primeros períodos de sesiones de la IIIª Conferencia. Así, todavía en 1976, *Burke* consideraba que las formulaciones de estos dos regímenes especiales expresaban el mismo concepto, es decir, que tanto en los estrechos como en las aguas archipelágicas el objetivo del convenio que se estaba negociando consistía en "salvaguardar los derechos y libertades que rigen en la alta mar, salvo en lo que los mismos sean modificados de manera explícita por el nuevo acuerdo"<sup>(266)</sup>. Es decir, se defendía la tesis de que por los estrechos internacionales y por las aguas archipelágicas y mar territorial adyacente rigen las libertades de sobrevuelo y navegación, tal y como las mismas se aplican en la alta mar, salvo las restricciones a tales libertades que expresamente se pactaran, como, por ejemplo, la prohibición general de detención y fondeo con las excepciones normales de que tal detención o fondeo constituyan incidentes normales de la navegación, se deban a fuerza mayor o dificultad grave, etc.

Ahora bien, como recientemente ha recordado una de las personalidades que más activamente ha participado en las tres conferencias codifica-

doras de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Sr. Manuel Laclea Muñoz, la principal aportación del Grupo de Estados estrecharios durante la IIIª Conferencia fue precisamente la de deshacer este entuerto. Sus diferentes propuestas a lo largo del último intento codificador del Derecho del Mar evidenciaron claramente que las aguas existentes en los estrechos internacionales no perdían su condición jurídica de ser partes del mar territorial de los Estados ribereños de los estrechos, pese a que se instaurara un régimen especial de navegación a través de los mismos<sup>(267)</sup>. Es decir, aplicando tal idea al tema que aquí nos interesa, el resultado sería justamente el contrario al alcanzado por la tesis anterior: que salvo las disposiciones expresamente pactadas al regular el paso en tránsito, todos los temas que afecten a la navegación a través de los estrechos internacionales y que no estén regulados en la Parte III del Convenio de 1982, se rigen por las normas que regulan la navegación por el mar territorial, ésto es, la navegación en régimen de paso inocente.

Tal pretensión del Grupo de Estados estrecharios se recogió expresamente en el texto del Convenio de 1982, y así nos encontramos con la siguiente disposición:

"Art. 34. Condición jurídica de las aguas que forman estrechos utilizados para la navegación internacional.

1. EL régimen de paso por los estrechos utilizados para la navegación internacional establecido en esta Parte no afectará en otros aspectos a la condición jurídica de las aguas que forman tales estrechos ni al ejercicio por los Estados ribereños del estrecho de su soberanía o jurisdicción sobre tales aguas, su lecho y su subsuelo y el espacio aéreo situado sobre ellas".

Una solución similar se alcanzó respecto de la navegación en régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas. La IIIª Conferencia consagró a las aguas archipelágicas como un espacio marítimo *sui generis*, distinto tanto de las aguas interiores como de la alta mar. En consecuencia, tampoco puede haber equívoco con el régimen de la navegación internacional propio de la alta mar. A mayor abundamiento, también para las aguas archipelágicas se insertó en el Convenio de 1982 una disposición similar a la del art. 34.2, al establecerse lo siguiente:

"Art. 49. Condición jurídica de las aguas archipelágicas, del espacio aéreo sobre las aguas archipelágicas y de su lecho y subsuelo.

4. El régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas establecido en esta Parte no afectará en otros aspectos a la condición jurídica de las aguas archipelágicas, incluidas las vías marítimas, ni al ejercicio por el Estado archipelágico de su soberanía sobre esas aguas, su lecho y subsuelo, el espacio aéreo situado sobre esas aguas y los recursos contenidos en ellos".

En consecuencia, cuando sea necesario complementar las disposiciones que regulan la navegación internacional en régimen de paso en tránsito o en régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas, no se puede acudir a las normas que regulan la navegación internacional en la alta mar, sino que obligatoriamente se deben aplicar las normas que, con carácter general, rigen la navegación internacional ya sea en el mar territorial, para el supuesto del paso en tránsito, ya sea en las aguas archipelágicas y mar territorial adyacente, para el supuesto del paso por las vías marítimas archipelágicas. En ambos casos, por disposición expresa de los artículos 17 y 52.1, tales normas complementarias no son otras más que las constitutivas de la navegación en régimen de paso inocente.

El hecho de que el régimen residual y complementario de la navegación internacional cuando se ejerza el paso en tránsito o el paso por las vías marítimas archipelágicas sea el del paso inocente, tiene importantes repercusiones prácticas. Hemos visto y recordado que, tanto la navegación en régimen de paso en tránsito como la navegación en régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas, modifican la navegación en régimen de paso inocente únicamente en lo que atañe al primero de los elementos definidores de este régimen general de la navegación por el mar territorial, es decir, respecto del significado del paso. De ahí que consideremos que, el segundo de los elementos definidores del paso inocente, el significado de la inocencia del paso, sea perfectamente aplicable tanto a la navegación en régimen de paso en tránsito como a la navegación en régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas. Afirmación que se fundamenta en el carácter residual y supletorio del régimen de la navegación en paso inocente.

Ello quiere decir, aunque es obvio insistir en ello, que cuando los buques o aeronaves extranjeros ejerzan el paso en tránsito o el paso por las vías marítimas archipelágicas, deberán abstenerse de realizar cualquier acto que "sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño" (art. 19.1). Piénsese, en este sentido, en el absurdo jurídico que se produciría en caso contrario, pues los requisitos de la seguridad del Estado ribereño, que son los que determinan en definitiva el concierto de intereses que representa la inocencia del paso, se respetarían en el mar territorial pero no en sus partes más estratégicamente sensibles y necesitadas de protección, como serían las aguas de los estrechos utilizados para la navegación internacional. Absurdo que se incrementa en el caso de los Estados archipelágicos, pues su seguridad quedaría garantizada cuando se navegue más lejos de tierra firme, por su mar territorial, y no cuando se navega en sus proximidades, por las aguas archipelágicas.

Incluso el propio Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho

del Mar de 1982 da pie a afirmar que el requisito de la inocencia del paso se aplica a estos dos regímenes especiales de navegación. Prescindiendo tanto de los artículos, ya comentados, que evidencian el carácter incompleto de la regulación de ambos regímenes especiales de navegación, como de los que indican que ambos regímenes especiales no afectan a la condición jurídica de las aguas en cuestión, conviene llamar la atención hacia las dos disposiciones siguientes del Convenio de 1982:

"Art. 39.1. Al ejercer el derecho de paso en tránsito, los buques y aeronaves:

- a) Avanzarán sin demora por o sobre el estrecho;
- b) Se abstendrán de toda amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de los Estados ribereños del estrecho o que en cualquier otra forma viole los principios de Derecho Internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas;
- c) 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;
- d) Cumplirán las demás disposiciones pertinentes de esta Parte.

Art. 40. Durante el paso en tránsito, los buques extranjeros, incluso los destinados a la investigación científica marina y a levantamientos hidrográficos, no podrán realizar ninguna actividad de investigación o levantamiento sin la autorización previa de los Estados ribereños de esos estrechos".

Disposiciones que, aunque incardinadas en la Sección segunda de la Parte III del Convenio de 1982, titulada "*Paso en tránsito*", son igualmente aplicables al paso por las vías marítimas archipelágicas por afirmación expresa del art. 54 del Convenio de 1982.

De estas disposiciones, prescindimos del art. 39.1 d), por haber sido ya comentado, y del art. 39.1 a), por no añadir nada nuevo a los requisitos del tránsito rápido e ininterrumpido existentes tanto en la definición del paso en tránsito (art. 38.2) como en la del paso por las vías marítimas archipelágicas (art. 53.3). Las disposiciones restantes lo que hacen es extender a la navegación en régimen de paso en tránsito y de paso por las vías marítimas archipelágicas supuestos concretos que hacen perder al paso su carácter de inocente. En este sentido, el art. 39.1 b) es una aplicación concreta a estos dos regímenes especiales de navegación de lo dispuesto con carácter general para todo el mar territorial en el art. 19.2 a) del Convenio de 1982. Lo mismo sucede con el art. 40, que es una reproducción del art. 19.2 j). Más interesante es el art. 39.1 c) del Convenio de 1982, que supone una aplicación de la cláusula residual contenida en el art. 19.2 l), teniendo en cuenta las peculiaridades de estos dos regímenes especiales de navegación.

Es precisamente esta última disposición, el art. 39.1, c), la que permite afirmar que el propio articulado del Convenio de 1982 considera aplicables a la navegación en régimen de paso en tránsito o de paso por las vías marítimas archipelágicas todos los supuestos, contenidos en el listado del art. 19.2, que hacen perder la inocencia del paso. Afirmación que se sustenta no sólo en la prohibición genérica de realizar actividades perjudiciales para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño, sino además por no estar, en este caso concreto, relacionadas tales actividades de buques y aeronaves "con sus modalidades normales de tránsito rápido e ininterrumpido" (art. 39.1 c)).

De ahí que llame enormemente la atención el comentario que a esta disposición realizó el profesor *Tullio Treves*. En su opinión, la regla que prohíbe las actividades distintas a las inherentes al tránsito rápido e ininterrumpido no impone en absoluto como condición el carácter inofensivo del paso. Sin embargo, inmediatamente a renglón seguido, añade que tal disposición tiene por efecto, a título de ejemplo, la prohibición de que los buques de pesca pesquen al pasar o que los buques de guerra efectúen maniobras militares o ejercicios de tiro<sup>(268)</sup>. Sin embargo, precisamente estos dos supuestos, citados por el eminente profesor milanés a título de ejemplo, están incluidos en la lista de actividades que hacen perder el carácter inocente del paso, en concreto, en el art. 19.2 incisos i) y b). Tampoco queda claro porqué no se podrían citar, a título de ejemplo o enumerándolos, todos los restantes supuestos mencionados en el art. 19.2, pues ninguno de ellos constituye una actividad relacionada con las modalidades normales del tránsito rápido e ininterrumpido de buques y aeronaves, como exige el art. 39.1 c). Ni siquiera el supuesto del "lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves", establecido en el art. 19.2 e), estaría permitido al ejercer el paso en tránsito o el paso por las vías marítimas archipelágicas, en virtud del art. 39.1 c) del Convenio de 1982. Ambos regímenes especiales de navegación autorizan el sobrevuelo para un supuesto muy concreto: para atravesar tales aguas procedentes de una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva con destino a otra parte de la alta mar o de otra zona económica exclusiva. Al igual que no es una "modalidad normal del tránsito rápido e ininterrumpido" la realización de acrobacias aéreas, tampoco lo es que una aeronave comience a atravesar estas aguas sobrevolándolas, aterrice en un barco y vuelva a despegar antes de terminar de atravesarlas. Todo ello, por supuesto, con la excepción de que tal actividad "resulte necesaria por fuerza mayor o por dificultad grave", positivizada en el propio art. 39.1 c).

En definitiva, tanto la definición de la inocencia del paso del art. 19.1,

como la enumeración de los supuestos que hacen perder la inocencia al paso del art. 19.2, son plenamente aplicables a la navegación internacional en régimen de paso en tránsito y de paso por las vías marítimas archipelágicas. Esta es, sin duda, la consecuencia más relevante del carácter incompleto de ambos regímenes especiales de navegación.

### **3. LA EXTENSION DEL DERECHO DE PASO INOCENTE A BUQUES DE CARACTERISTICAS ESPECIALES**

La III<sup>a</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, además de regular el derecho de paso inocente por el mar territorial en los términos ya comentados, se pronunció acerca de la extensión de la titularidad de tal derecho de paso en favor de dos tipos de buques con características especiales. Por un lado, tuvo que pronunciarse sobre la ya tradicional polémica en torno a si los buques de guerra extranjeros disfrutaban o no del derecho de paso inocente por el mar territorial de terceros Estados. Por otro lado, el rápido desarrollo tecnológico de los años posteriores a los convenios de Ginebra, así como la creciente preocupación por preservar el medio marino de la contaminación, ante las cada vez más lamentablemente frecuentes mareas negras u otros tipos de contaminación accidental, hicieron surgir una nueva polémica en la III<sup>a</sup> Conferencia: la de determinar si los buques de propulsión nuclear y los buques que transportan sustancias peligrosas deben gozar o no de tal derecho de paso inocente en su navegación por los mares territoriales de otros Estados.

#### **3.1. Los buques de guerra.**

Los trabajos preparatorios de la III<sup>a</sup> Conferencia<sup>(269)</sup> mostraron un cambio radical, en comparación con la Conferencia de Ginebra de 1958, respecto de las políticas nacionales sobre la navegación inocente de los buques de guerra. Adelantando el proceso de distensión y descubriendo "sus intereses concomitantes de ámbito planetario", las dos superpotencias y sus aliados político-militares se mostraron de acuerdo en consagrar incondicionalmente el derecho de paso inocente de los buques de guerra por el mar territorial. El cambio de actitud de los Estados del extinto Pacto de Varsovia, que se convirtieron en ardientes defensores de tal causa, determinó que una constante de la III<sup>a</sup> Conferencia fuera la retirada o rechazo continuos de toda propuesta que pretendiera introducir los re-

quisitos de la notificación o autorización previas al paso de tales buques<sup>(271)</sup>. Junto a ello, debe señalarse que tales requisitos fueron defendidos por un grupo cada vez más disminuído de Estados, integrado principalmente por Estados en vías de desarrollo, sin capacidad material ni numérica suficiente para oponerse a la tendencia mayoritaria de los Estados participantes en la IIIª Conferencia, incluídas las dos superpotencias.

Al iniciarse la IIIª Conferencia, se presentaron diferentes propuestas sobre este particular. La propuesta patrocinada por la entonces U.R.S.S. y por otros Estados socialistas fue, curiosamente, la única que expresamente afirmaba el derecho de paso inocente de los buques de guerra<sup>(272)</sup>, mientras que las del Reino Unido y de Fidji lo realizaban de forma indirecta<sup>(273)</sup>. Sólo la propuesta presentada por Malasia, Marruecos, Omán y Yemen mantuvo la facultad de condicionar tal paso a la notificación o autorización previas del Estado ribereño<sup>(274)</sup>. De hecho, ninguno de los textos oficiosos de la IIIª Conferencia recogió tales requisitos<sup>(275)</sup>.

Durante el transcurso de la IIIª Conferencia, los intentos de una minoría de Estados tercermundistas de reintroducir los requisitos de la autorización o notificación previas fueron progresivamente diluyéndose, ante la férrea oposición que formaron los Estados miembros de la O.T.A.N. y del Pacto de Varsovia. El 4-V-1978, nueve Estados tercermundistas propusieron reintroducir ambos requisitos, afirmando expresamente que los buques de guerra no gozan del derecho de paso inocente<sup>(276)</sup>. Ante el fracaso de tal intento, siete de dichos Estados adoptaron una estrategia distinta, y el 20-III-1980 propusieron que, entre las materias conexas al paso inocente sobre las que el Estado ribereño tiene jurisdicción, según el art. 21, se incluyera "la navegación de los buques de guerra, incluído el derecho de exigir la autorización o la notificación previas para el paso por el mar territorial"<sup>(277)</sup>.

Propuesta que tampoco consiguió armonizar en torno suyo el consenso de los Estados participantes en la IIIª Conferencia. Pese a ello, fue nuevamente reintroducida el 19-III-1982, con el apoyo adicional de otros catorce Estados tercermundistas<sup>(278)</sup>, llegando incluso a convertirse en una enmienda formal al proyecto de convenio como consecuencia de una iniciativa de Gabón de 13-IV-1982<sup>(279)</sup>. No obstante, ante las perspectivas de que tal enmienda fuera rechazada por votación mayoritaria, la misma fue retirada el 26-IV-1982<sup>(280)</sup>. En dicha retirada influyó igualmente el hecho de que se pudiera conseguir el mismo objetivo merced a una enmienda diferente, presentada el 15-IV-1982 por 28 Estados<sup>(281)</sup> como el último intento por no perder esta batalla, y consistente en incorporar la expresión "de seguridad" entre las materias (aduaneras, fiscales, de inmigración y sanitarias) sobre las cuales el Estado ribereño tiene jurisdicción para prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos (art. 21.1 h)).

El análisis de las declaraciones que, sobre las enmiendas presentadas al proyecto de Convenio de 1982, efectuaron diversas delegaciones nacionales, son reveladoras de dos datos significativos a este respecto. En primer lugar, únicamente 29 delegaciones nacionales anunciaron que votarían afirmativamente la propuesta en cuestión<sup>(282)</sup>, dato que por sí sólo explica la nula capacidad convincente de los patrocinadores de esta propuesta, máxime si se tiene en cuenta que todos ellos son Estados en vías de desarrollo. En segundo lugar, 22 delegaciones expresamente señalaron su oposición a tal enmienda<sup>(283)</sup>. Esta agrupación de Estados estuvo cualificada por el hecho de englobar a todas las principales potencias marítimas del mundo, pertenecieran a la O.T.A.N., al Pacto de Varsovia o a ninguna de estas alianzas militares. En su conjunto, superaban con creces el 90% del total de buques de guerra existentes. Además, debe igualmente tenerse en cuenta la presencia en esta agrupación de Estados de varios países tercermundistas no pertenecientes a ninguno de los bloques militares mencionados, con lo que tampoco se puede concebir esta disparidad de opiniones como una manifestación más del conflicto Norte-Sur, ante la evidente fragmentación en este punto del Grupo de los 77.

En estas circunstancias, resultó totalmente fuera de dudas que, ni siquiera el último intento de introducir en el Convenio de 1982, por esta vía indirecta, la posibilidad de que el Estado ribereño condicionase el paso de buques de guerra extranjeros a los requisitos de la autorización o notificación previas, iba a ser aprobado por la IIIª Conferencia. De ahí que la enmienda en cuestión fuese retirada nuevamente, contentándose sus patrocinadores con que el Presidente de la Conferencia diese lectura, en la 176ª sesión, celebrada el 26-IV-1982, a la siguiente declaración:

"Los patrocinadores de la enmienda que figura en el documento A/CONF.62/L.117, respondiendo al llamamiento del Presidente, han aceptado no insistir en que la enmienda, presentada para aclarar el texto del proyecto de convención, se someta a votación. No obstante, los autores quieren subrayar que su decisión no afecta el derecho de los Estados ribereños a tomar medidas para salvaguardar sus intereses en materia de seguridad de conformidad con los artículos 19 y 25 del proyecto de convención"<sup>(284)</sup>.

Sin embargo, una vez aprobado el Convenio de 1982, las declaraciones que las delegaciones nacionales realizaron en la fase final de la IIIª Conferencia, entre los días 6 y 9 de diciembre de 1982, muestran claramente un intento por forzar interpretaciones contradictorias a este respecto. Prueba de ello es, por ejemplo, que el Reino Unido y Francia consideraron que el Convenio de 1982 consagraba sin ambigüedades el derecho consuetudinario previo que reconoce el derecho de paso inocente

de los buques de guerra sin que se les pueda exigir la notificación o autorización previas<sup>(285)</sup>. Otros Estados, como los Emiratos Arabes Unidos, Gabón o Barbados, aunque declararon que el reconocimiento del derecho de paso inocente de los buques de guerra y su equiparación con los buques comerciales constituía un defecto o insuficiencia del Convenio de 1982, asumieron tal Convenio en su integridad<sup>(286)</sup>. Finlandia y Suecia afirmaron que las disposiciones del Convenio de 1982 sobre el derecho de paso inocente de estos buques era compatible con su legislación interna<sup>(287)</sup>. Por su parte, nueve Estados (Surinam, Cabo Verde, Rumanía, Yemen Democrático, Yemen, China, Irán, Sudán y Pakistán) hicieron referencias en sus intervenciones a que, según la declaración leída por el Presidente de la III<sup>a</sup> Conferencia el 26-IV-1982, los arts. 19 y 25 del Convenio permitían que el Estado ribereño adoptara leyes y reglamentos relativos al derecho de paso inocente de los buques extranjeros en cuanto afectase a su seguridad nacional<sup>(288)</sup>. No obstante, únicamente dos de estos nueve Estados (Irán y Yemen) expresamente señalaron que tales leyes y reglamentos permitirían al Estado ribereño exigir la notificación o autorización previas a los buques de guerra extranjeros para ejercer el paso inocente por su mar territorial.

Estas últimas declaraciones provocaron a su vez que las principales potencias formularan declaraciones escritas en ejercicio del derecho de respuesta<sup>(289)</sup>. Según las mismas, Australia, Dinamarca y Países Bajos reservaron su posición con respecto a cualquier declaración realizada en la parte final del undécimo período de sesiones de la III<sup>a</sup> Conferencia. Por su parte, Estados Unidos, Francia, Italia, Reino Unido y la República Federal de Alemania, coincidieron en afirmar que el Convenio de 1982, que en este punto coincide con el derecho consuetudinario previo, en ninguna de sus disposiciones otorga al Estado ribereño el derecho de subordinar el paso inocente de los buques de guerra extranjeros a la previa notificación o autorización del Estado ribereño. Más concretos todavía fueron los Estados Unidos y la República Federal de Alemania. Estados Unidos afirmó que la retirada de enmiendas oficiales en el undécimo período de sesiones de la III<sup>a</sup> Conferencia evidenció, a través de la declaración leída por el Presidente de la Conferencia, que este tema quedaba enmarcado en el contexto de los arts. 19 y 25, sin que ninguno de tales artículos del Convenio de 1982 impusiera estos requisitos. La República Federal de Alemania señaló, igualmente, que la correcta interpretación de esta declaración era la de prohibir los requisitos de la notificación o autorización previas.

Tal disparidad de criterios, que se volvió a repetir en las declaraciones que los Estados formularon al firmar el Convenio de 1982<sup>(290)</sup>, son insoste-

nibles en mi opinión. Aún cuando el Estado ribereño pudiera adoptar leyes y reglamentos relativos al paso inocente de todo tipo de buques, incluidos los buques de guerra, en cuanto afecte a su seguridad, ninguna disposición del Convenio de 1982 autoriza a discriminar a los buques de guerra respecto de otros buques mercantes, imponiéndoles requisitos adicionales como la notificación o autorización previas. Así, por ejemplo, tales leyes y reglamentos no se pueden referir al diseño, construcción, dotación o equipo de los buques extranjeros (art. 21.2), ni suponer discriminaciones de hecho o de derecho entre buques extranjeros (arts. 24.1 b) y 25.3). Tampoco se pueden exigir estos requisitos, dado que supondrían en definitiva la imposición a buques extranjeros de requisitos que producen el efecto práctico de denegar u obstaculizar el derecho de paso inocente (art. 24.1 a)). Pero es que, además, el catálogo de materias sobre las que el Estado ribereño tiene competencia para dictar leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial, tiene carácter exhaustivo, no estando incluidas las cuestiones de seguridad en el listado del art. 21.1 del Convenio de 1982. Las materias en él enumeradas, sólo muy remotamente están relacionadas con las cuestiones de seguridad del Estado ribereño.

Debe tenerse en cuenta, igualmente, que en el Convenio de 1982 ha desaparecido cualquier tipo de duda que, como sucedió con el Convenio de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, se pudiera abrigar acerca de si los buques de guerra extranjeros gozan del derecho de paso inocente incondicionado. Así se deduce de los trabajos preparatorios de la III<sup>a</sup> Conferencia, tanto cuando se acordó suprimir la referencia expresa a los mismos, por considerarlos incluidos en el término "buque" del que posteriormente sería el art. 17, como al rechazarse o forzar la retirada de todo intento de introducir los requisitos de la notificación o autorización previas. Conclusión confirmada por el art. 19.2 del Convenio de 1982, pues en el catálogo de actividades que determinan la pérdida del carácter inocente del paso, se incluyen varios supuestos que únicamente pueden ser cometidos por buques de guerra, lo que sería absurdo si no disfrutaran de tal derecho de paso inocente.

En consecuencia, la declaración del Presidente de la Conferencia de 26-IV-1982 no añadió nada nuevo a lo dispuesto en el art. 25.1 del Convenio de 1982. Según este artículo, el Estado ribereño puede tomar las medidas necesarias, en su mar territorial, para impedir todo paso que no sea inocente, lo que exige previamente incumplir lo dispuesto en el art. 19 de este instrumento jurídico.

Cuestión muy distinta a la de la regulación del derecho de paso inocente en el Convenio de 1982 es la de las alusiones que varios Estados

realizaron al derecho consuetudinario previo en esta materia. Incluso con posterioridad al Convenio de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, parece que consuetudinariamente quedaba a la discreción del Estado ribereño la regulación del derecho de paso de los buques de guerra extranjeros por su mar territorial. Es así como bastantes Estados recogieron en sus legislaciones nacionales los requisitos de la notificación o autorización previas, mientras que otros Estados les reconocían el derecho incondicionado de paso inocente. En consecuencia, no se puede sostener la coincidencia de criterios en esta materia entre el Convenio de 1982 y el Derecho Internacional previo de carácter consuetudinario.

### **3.2. Los buques de propulsión nuclear y los buques que transportan sustancias peligrosas.**

Es de sobra conocido que los Convenios ginebrinos de 1958 no contienen ninguna disposición específica relativa al paso inocente de estos dos tipos de buques de características especiales<sup>(291)</sup>. Ni siquiera se formuló ninguna propuesta al respecto en la Iª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Sin embargo, el rápido desarrollo científico de la segunda mitad del siglo XX, así como los riesgos tecnológicos inherentes al mismo, determinaron que, apenas dos años después, aparecieran normas jurídico-positivas internacionales que consagraron estas dos categorías de buques especiales.

De esta forma, el Convenio de Londres de 17-VI-1960 para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar<sup>(292)</sup> definió por primera vez al "buque nuclear" como "el que va provisto de una fuente de energía nuclear" (regla 2 (j) del capítulo I), definiendo, en su capítulo VIII y en el Anexo C del Acta Final de la Conferencia, diversas medidas de seguridad para este tipo de buques. Este mismo Convenio dedica su capítulo VII al "*Transporte de Mercancías Peligrosas*". En la regla 2 de este capítulo, después de enumerar ocho clases concretas de mercancías peligrosas, se añade la categoría de "Sustancias peligrosas diversas, es decir, cualquiera otra sustancia que la experiencia haya demostrado o pueda demostrar que es de una naturaleza peligrosa tal que las disposiciones de este capítulo le deban ser aplicadas". Por su parte, el Convenio de Bruselas de 25-V-1962 sobre responsabilidad de los operadores de buques nucleares, además de aplicarse a los buques de guerra nucleares, afirmó la competencia del Estado ribereño para regular las condiciones del acceso de tales buques a sus puertos, aguas interiores y mar territorial (art.s 15.4 y 17).

De ahí que no fuera de extrañar que, en los años inmediatamente sucesivos, y aún antes del inicio de los trabajos preparatorios de la IIIª

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aparecieron en las legislaciones internas de los Estados disposiciones varias con la finalidad de controlar y asegurar el paso de estos buques de características especiales. Un ejemplo pionero de esta tendencia estuvo constituido por el Capítulo XI de la Ley española nº 25/1964, de 29-IV-1964, reguladora de la energía nuclear, titulado "*De los buques y aeronaves nucleares*" y comprensivo igualmente de los buques de guerra y aeronaves militares. Tal legislación partió de la siguiente premisa:

"Art. 70. Se considera como excepción al derecho de "tránsito inocente" el paso por aguas jurisdiccionales de los buques nucleares o el sobrevuelo por territorio nacional de aeronaves nucleares".

Disposición que, como todas las que integran este Capítulo XI, está imbuída del equívoco de considerar que el derecho de paso inocente se extiende igualmente a las aeronaves. La importancia de este artículo 70 proviene, por otra parte, de ser una clarísima evidencia de que, para el Estado español, los buques nucleares extranjeros no gozan del derecho de paso inocente en el mar territorial español. Con este planteamiento, el resultado lógico es el contenido en el art. 74 de esta ley, que introduce para los buques nucleares el requisito de la autorización previa, al disponer lo siguiente:

"Las autoridades marítimas nacionales podrán realizar inspecciones de los buques nucleares dentro de las aguas territoriales y verificar sus condiciones de seguridad y funcionamiento antes de que los mismos sean autorizados a entrar en puerto o a transitar por dichas aguas"<sup>(293)</sup>.

Una tendencia similar se produjo igualmente con los buques que transportan sustancias peligrosas. En este sentido, se puede mencionar la Circular de Navegación nº 4, de 5-IX-1955, de la República Arabe de Egipto, que reguló la navegación de este segundo tipo de buques de características especiales por el Estrecho de Tirán hasta el conflicto árabe-israelí de junio de 1967<sup>(294)</sup>. Esta Circular exigía la notificación previa al paso de este tipo de buques, formulada como mínimo con 72 horas de antelación, así como la obligación de proveer información sobre ciertos aspectos del buque.

En estas circunstancias, resultó normal que en la Comisión de Fondos Marinos aparecieran diversas propuestas sobre este particular. En este sentido, se pueden citar los artículos 15 y 16 del Proyecto de artículos sobre navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos utilizados

para la navegación internacional, presentado, con fecha de 27-III-1973, por Chipre, España, Filipinas, Grecia, Indonesia, Malasia, Marruecos y Yemen. Artículos que son del siguiente tenor:

"Artículo 15.1. El Estado ribereño podrá subordinar el paso por su mar territorial de los buques extranjeros con propulsión o armamento nuclear a la previa notificación a las autoridades competentes o a la previa autorización de las mismas, de acuerdo con las reglas vigentes en dicho Estado.

2. Lo dispuesto en el párrafo 1 no afectará a los acuerdos en los que el Estado ribereño pueda ser parte.

Artículo 16. El Estado ribereño podrá condicionar el paso por su mar territorial de los buques extranjeros que transporten sustancias nucleares o cualquier otra materia que pueda poner en peligro al Estado ribereño o contaminar gravemente el medio marino, a todos o a cualquiera de los siguientes requisitos:

- a) Notificación previa a sus autoridades competentes;
- b) Cobertura por un certificado internacional de seguro o de garantía por los daños que pudiere ocasionar la carga transportada;
- c) Utilización de rutas marítimas establecidas<sup>(295)</sup>.

Iniciada la III<sup>a</sup> Conferencia, el tema del paso de los buques con características especiales fue discutido fundamentalmente en sus sesiones iniciales. Sobre este particular, se presentaron tres propuestas distintas. En primer lugar, el proyecto de artículos de Malasia, Marruecos, Omán y Yemen establecía la posibilidad tanto de que el Estado ribereño condicionase a su notificación o autorización previas el paso por su mar territorial de los buques propulsados por energía nuclear o que transportasen armas nucleares, como la obligación de utilizar las rutas marítimas establecidas por el Estado ribereño para el paso de los buques que transporten sustancias peligrosas. Esta última categoría de buques comprendía a los superpetroleros, a los buques-cisternas que transportasen sustancias químicas a granel, en estado líquido y que pudieran resultar nocivas o dañinas, así como a los buques que transportasen materiales o sustancias nucleares<sup>(296)</sup>. Por su parte, Fidji volvió a repetir su propuesta presentada ante la Comisión de Fondos Marinos<sup>(297)</sup>. Además, el art. 17.1 del Proyecto de artículos sobre el mar territorial, presentado por Bulgaria, Polonia, República Democrática Alemana y Unión Soviética, más moderadamente, se limitaba a afirmar que los buques extranjeros de propulsión nuclear y los buques que transportasen sustancias nucleares deberían, durante su paso por el mar territorial, observar medidas especiales de precaución y llevar los documentos exigidos a tales buques por los acuerdos internacionales<sup>(298)</sup>.

Tras complicadas negociaciones, llama la atención, al igual que sucediera con los buques de guerra, que en ninguno de los textos oficiales

de la IIIª Conferencia se estableciera ni el requisito de la notificación previa, ni mucho menos el de la autorización previa para el paso de estos tipos de buques de características especiales. Así, el primero de estos textos, el Texto único oficioso para fines de negociación, de 7-V-1975, recogió en dos disposiciones diversas únicamente los requisitos más moderados de cuantos se exigieron para el paso de estos buques de características especiales. Cabe recordar, en este sentido, el tenor de sus artículos correspondientes:

"Art. 19.2. Se podrá exigir a los buques cisterna y a otros buques que transporten sustancias o materiales nucleares u otros intrínsecamente nocivos o peligrosos, que limiten su paso a dichas rutas marítimas.

Art. 20. Al ejercer el derecho de paso inocente por el mar territorial, los buques extranjeros de propulsión nuclear y los que transporten sustancias nucleares deberán tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución establecidos para tales buques por los acuerdos internacionales"<sup>(299)</sup>.

Disposiciones que, con ligerísimas modificaciones, se convirtieron en los actuales artículos 22.2 y 23 del Convenio de 1982. Tales modificaciones consistieron en que el segundo de los textos oficiosos, el Texto único revisado para fines de negociación, de fecha 6-V-1976, añadió a la primera de las disposiciones citadas "los buques de propulsión nuclear" y a la segunda de tales disposiciones el supuesto de los buques que transporten "otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas"<sup>(300)</sup>. Desde entonces, tales disposiciones permanecieron inalteradas<sup>(301)</sup>.

Situación que resultó insatisfactoria para diversas delegaciones nacionales participantes en la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. No sólo no se había introducido ninguno de los requisitos de la notificación o autorización previas, sino que además el Convenio de 1982 supone una clara afirmación del derecho de paso inocente de los buques con características especiales. A este respecto, lo primero que debe tenerse en cuenta es que el art. 17 del Convenio de 1982, que es la primera norma de este instrumento jurídico relativa al paso inocente por el mar territorial y ubicada en la Subsección A ("Normas aplicables a todos los buques") de la Sección Tercera de la Parte II, afirma con carácter general el derecho de paso inocente de todos los buques, sin crear ninguna excepción en razón del modo de propulsión ni del cargamento del buque. A mayor abundamiento, en la misma Subsección se contiene una norma, el art. 23 del Convenio de 1982, que supone un reconocimiento expreso de que estas dos categorías de buques con características especiales gozan totalmente del derecho de paso inocente.

Además, tanto el art. 22.2 como el art. 23 del Convenio de 1982 están mucho más relacionados con la ordenación del paso por el mar territorial de un Estado tercero que con el propio régimen del paso a través de este espacio marítimo. De hecho, ambas disposiciones apenas suponen un desarrollo progresivo del Derecho Internacional que resulte novedoso frente a la situación ya existente en diversos convenios internacionales previos. Quizás la mayor aportación a este respecto, sea que el art. 23 del Convenio de 1982 no excluye ni a los buques de guerra de propulsión nuclear, ni a los buques de guerra con armamento nuclear, mientras que el Convenio de Londres de 1-XI-1974 sobre la Salvaguardia de la Vida Humana en el Mar, probablemente el principal de los "acuerdos internacionales" a que se refiere el art. 23 del Convenio de 1982, expresamente excluye del ámbito de aplicación de su capítulo VIII, que contiene las medidas especiales de precaución y los documentos que deben llevar a bordo los buques nucleares, a los buques de guerra.

Por otra parte, la posibilidad de reintroducir en las legislaciones nacionales los requisitos de la notificación o de la autorización previas, aduciendo la necesidad de disminuir los riesgos de la contaminación marítimas en caso de accidente de este tipo de buques, es prácticamente imposible conforme al Convenio de 1982. Debe tenerse en cuenta que la introducción de tales requisitos permitiría la reducción del daño ambiental en los casos de accidentes de estos tipos de buques con características especiales. En numerosas ocasiones, tales daños ambientales se agravan debido al desconocimiento, por parte del Estado ribereño, de la naturaleza y cuantía de las sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas transportadas por el buque en cuestión, lo que retrasa innecesariamente al Estado ribereño en el comienzo de las operaciones de limpieza de su mar territorial.

En efecto, si bien los arts. 21.1, f) y 211.4 del Convenio de 1982 permiten que el Estado ribereño dicte leyes y reglamentos relativos al paso inocente por su mar territorial para "la preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación de éste", tal normativa debe ser conforme con las disposiciones del Convenio de 1982 y con otras normas de Derecho Internacional. En el Convenio de 1982 existen, al menos, dos disposiciones que por esta vía impedirían la introducción de los requisitos de la notificación o autorización previas para el paso de estos buques. En primer lugar, dicha normativa no se puede aplicar "al diseño, construcción, dotación o equipo de buques extranjeros"<sup>(302)</sup>. En segundo lugar, tales leyes o reglamentos no podrán "imponer a los buques extranjeros requisitos que produzcan el efecto práctico de denegar u obstaculizar el derecho de paso inocente"<sup>(303)</sup>.

En definitiva, el Convenio de 1982 ha cercenado a los Estados ribereños los principales medios disponibles para prevenir la contaminación de sus mares territoriales procedente de la navegación de buques con características especiales. Situación que no se corrige mediante la introducción de la obligación de cooperar "a fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino"<sup>(304)</sup>. Por ello, se ha afirmado con razón que, en este punto, el Convenio de 1982 representa una victoria de los intereses de la navegación sobre los de la protección del medio ambiente<sup>(305)</sup>.

De ahí que no fuera de extrañar, como posteriormente veremos<sup>(306)</sup>, que varias delegaciones nacionales, en sus declaraciones efectuadas en el momento de la firma o de la ratificación del Convenio de 1982, afirmaran que el paso de tales buques de características especiales por sus mares territoriales respectivos esté condicionado, según los casos, a los requisitos de la notificación o autorización previas.



**VI. LA PRACTICA ESTATAL POSTERIOR AL  
CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS  
SOBRE EL DERECHO DEL MAR**



Dadas las novedades que, en relación al régimen del paso por el mar territorial, introduce el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, resulta del máximo interés estudiar cuál ha sido la práctica estatal posterior a 1982, para poder saber con exactitud cuál es, en la actualidad, el derecho efectivamente vigente. Tratándose el Derecho del Mar de uno de los capítulos más antiguos del Derecho Internacional, en el que se han formado numerosísimas normas consuetudinarias, es obvio que, en los distintos intentos codificadores del mismo, las relaciones entre los diversos convenios marítimos y la costumbre internacional han sido siempre recíprocas.

En este sentido, es especialmente importante el considerar las relaciones entre la práctica estatal y el Convenio de 1982. Debe tenerse en cuenta, a este respecto, las peculiaridades de la negociación internacional que llevaron a la adopción de este Convenio, las cuales convirtieron a la III<sup>a</sup> Conferencia de las Naciones Unidas en un evento único en la historia de las relaciones internacionales. Durante una quincena de años, delegados de todos los Estados se afanaron por hacer avanzar las negociaciones en la conferencia codificadora más universal que había existido hasta la fecha. Dato que, por sí sólo, ya diferencia al Convenio de 1982 de los Convenios de Ginebra de 1958, los cuales fueron posteriormente rechazados o impugnados por los nuevos Estados surgidos de la descolonización. Debe destacarse igualmente el método de negociación empleado en la III<sup>a</sup> Conferencia, el *package deal*, en cuya virtud se negoció por consenso sin recurrir al tradicional método de la votación<sup>(307)</sup>.

Si bien es cierto, por otra parte, que el 9 de diciembre de 1984, fecha máxima prevista, el Convenio de 1982 había recibido un gran número de firmas, 155 remitidas de Estados y 4 de otras entidades<sup>(308)</sup>, también lo es el hecho de que el ritmo de las ratificaciones ha sido y es mucho más lento, aunque no inferior al de otros convenios internacionales<sup>(309)</sup>. De esta forma, el Convenio de 1982 sólo alcanzó las 60 ratificaciones o adhesiones necesarias para su entrada en vigor (art. 308) el 16 de noviembre de 1993<sup>(310)</sup>, fecha que determinó el inicio del cómputo de los doce meses previos a su entrada en vigor.

Ha de tenerse en cuenta, igualmente, que las circunstancias que rodearon la adopción de este Convenio, sugieren la posibilidad bastante gran-

de de que el mismo no llegue a tener una vigencia universal<sup>(311)</sup>. Debe traerse a colación, a este respecto, que varias de las potencias industrializadas más importantes, como Estados Unidos, República Federal de Alemania o Reino Unido, se negaron a firmar el Convenio de 1982 por sus discrepancias con las disposiciones de su Parte XI<sup>(312)</sup>. Otros Estados industrializados declararon que, a pesar de que firmaran el Convenio, no por ello lo ratificarían a menos que en los trabajos de la Comisión Preparatoria se corrigieran las, en su opinión, imperfecciones e insuficiencias de la Parte XI<sup>(313)</sup>.

En estas condiciones, a menos que los trabajos de la Comisión Preparatoria sean todo lo fructífero que de los mismos se pueda esperar<sup>(314)</sup>, es muy probable que el Convenio de 1982 no entre en vigor más que para un número limitado de Estados, entre los que no se encuentren las potencias industrializadas y marítimas más importantes. Dato que, a su vez, justifica la necesidad del análisis de la práctica estatal posterior a la adopción de tal instrumento internacional.

A este respecto, debe señalarse que, en la Declaración de clausura de la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Presidente de la misma realizó una afirmación que, basada sin duda en las aspiraciones y presiones de los Estados que constituyen el denominado Grupo de los 77, responde más a consideraciones políticas que jurídicas. En tal Declaración de clausura, y teniendo presente el hecho de que varios de los Estados más representativos de la comunidad internacional no ratificarían el Convenio de 1982, insinuó que en ese caso no podrían beneficiarse de ninguna de las disposiciones del mismo, al afirmar lo siguiente:

"...las disposiciones de la Convención están estrechamente relacionadas entre sí y constituyen un conjunto integral. Por lo tanto, no es posible que un Estado elija lo que resulte de su agrado y deje de lado lo que no lo es. Se afirmó también que los derechos y obligaciones corren en forma paralela y que no está permitido reivindicar derechos con arreglo a la Convención sin estar en disposición de asumir las obligaciones concomitantes"<sup>(315)</sup>.

Opinión que, considerada desde la óptica del Derecho Internacional, supone desconocer las complejas relaciones entre la costumbre internacional y los tratados<sup>(316)</sup>. Efectivamente, llevando al extremo esta postura, se negarían los efectos cristizador y constitutivo del Convenio de 1982 en relación con la costumbre internacional, pues no existirían más que normas convencionales al margen de los supuestos en los que las disposiciones del Convenio de 1982 no hagan más que reflejar fielmente el Derecho Internacional pre-existente<sup>(317)</sup>.

Igualmente, consideramos incorrecta jurídicamente la opinión contraria, según la cuál, salvo las disposiciones relativas a la zona de fondos marinos, que suponen un desarrollo progresivo del Derecho Internacional del Mar, el resto del Convenio de 1982 refleja fielmente el derecho consuetudinario pre-existente. En este sentido, se pronunció el Presidente de los Estados Unidos el 10 de marzo de 1983, cuando, al proclamar la zona económica exclusiva de su país, declaró, tras rechazar de nuevo la Parte XI del Convenio de 1982, que:

"Sin embargo, la Convención contiene también disposiciones respecto de la utilización tradicional de los océanos que generalmente confirman el Derecho del Mar y las prácticas marítimas vigentes y equiparan ecuánimemente los intereses de todos los Estados".<sup>(318)</sup>

Tesis que implica que todo el Convenio de 1982, salvo su Parte XI, es declarativo del derecho consuetudinario previo<sup>(319)</sup>, negando cualquier otro desarrollo progresivo del mismo. A este respecto, debe recordarse de nuevo la declaración de clausura de la IIIª Conferencia, en la que su Presidente rechazó esta tesis con un ejemplo que es pertinente por lo que se refiere a la navegación por el mar territorial. De esta forma, afirmó lo siguiente:

"El argumento de que, salvo en lo que atañe a la parte XI, la Convención codifica el derecho consuetudinario o refleja la práctica internacional imperante es incorrecto en los hechos y jurídicamente insostenible. El régimen del paso de tránsito a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional y el régimen de paso por las líneas marinas archipelágicas son apenas dos ejemplos de los muchos conceptos novedosos de la Convención"<sup>(320)</sup>.

Creemos mucho más conveniente, por nuestra parte, prescindir de planteamientos apriorísticos sobre el grado en que las disposiciones del Convenio de 1982 reflejan o se han consagrado ya en normas consuetudinarias del Derecho Internacional que vinculen a todos los Estados. Tales planteamientos, realizados sin ningún rigor científico, no conducen a resultado fructífero alguno. De ahí que consideremos que el único modo de constatar la recepción en el derecho consuetudinario de las disposiciones del Convenio de 1982 sea el examen de la práctica internacional más reciente. A este respecto, debe señalarse que un examen exhaustivo de tal práctica desborda con creces el objetivo del presente trabajo, por lo que nos limitaremos a identificar y señalar cuáles son las principales tendencias existentes en la práctica internacional más reciente.

Sin embargo, el examen de tales tendencias, por lo que a los regímenes de navegación por el mar territorial se refiere, presenta, en nuestra opinión, un problema previo. El mismo consiste en que, como veremos, los Estados no se han ajustado, en todos los casos, a las disposiciones que en el Convenio de 1982 regulan el establecimiento de los límites interior y exterior del mar territorial. Por ello, se hace necesario, con antelación al estudio de la navegación por el mar territorial en la práctica internacional reciente y para no desvirtuarlo en la realidad, realizar una serie de precisiones sobre estos aspectos.

## **1. LOS LIMITES DEL MAR TERRITORIAL**

El estudio de la práctica internacional reciente demuestra, que si bien se ha impuesto la tendencia de fijar el límite exterior del mar territorial en la distancia de 12 millas marinas, tal y como preceptúa el Convenio de 1982, los Estados se están separando, sin embargo, de las disposiciones que en tal instrumento jurídico-internacional regulan el establecimiento de su límite interior, como a continuación tendremos ocasión de observar.

### **1.1. El establecimiento del límite interior del mar territorial.**

Tras la adopción del Convenio de 1982, se ha incrementado notablemente la tendencia de los Estados, existente ya durante la III<sup>a</sup> Conferencia, de abandonar la línea de base normal, esto es, la línea de bajamar a lo largo de la costa, para medir la anchura del mar territorial (art. 5). Como una manifestación más de la tendencia a la jurisdicción expansiva de los Estados (*creeping jurisdiction*), en los últimos años son muchos los Estados que han definido (o redefinido) sus líneas de base recta o de base recta archipelágica para fijar el límite interior de su mar territorial, utilizando a veces criterios que no son aceptados por otros Estados<sup>(321)</sup>.

#### *1.1.1. El trazado de líneas de base rectas.*

El Convenio de 1982, al regular el trazado de las líneas de base recta, y salvo muy pocas novedades (p. ej. art. 7.2), ha reproducido fielmente la situación normativa anterior, reflejada en el Convenio de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua y en la sentencia del Tribunal Internacional de Justicia en el asunto de las pesquerías anglonoruegas<sup>(322)</sup>.

Sin embargo, al haber pretendido ser una copia fiel del derecho anterior, el Convenio de 1982 ignoró las tendencias de la práctica internacional en este punto que, ya latentes durante la IIIª Conferencia, se han manifestado en toda su intensidad con posterioridad a la misma.

Es así como la práctica internacional reciente muestra cada vez más su distanciamiento respecto de las normas correspondientes del Convenio de 1982<sup>(323)</sup>. Muchas veces se han trazado líneas de base rectas en lugares en los que la costa no tiene profundas aberturas y escotaduras<sup>(324)</sup>, ni existe una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata<sup>(325)</sup> (art. 7.1), lo que ha provocado la correspondiente protesta por parte de otros Estados<sup>(326)</sup>. En otras ocasiones, las líneas de base rectas trazadas se apartan apreciablemente de la dirección general de la costa<sup>(327)</sup>. E incluso los requisitos de que las líneas de base recta que se tracen "unan los puntos apropiados" (art. 7.1, *in fine*)<sup>(328)</sup>, o que tales líneas no aislen el mar territorial de otro Estado de la alta mar o de una zona económica exclusiva (art. 7.6)<sup>(329)</sup>, no han sido en su aplicación todo lo pacífico que deberían.

Debe señalarse además que, en los supuestos de aguas "históricas", la discusión sobre el carácter más o menos "histórico"<sup>(330)</sup> de tales aguas también ha llevado a la impugnación por ciertos Estados de las líneas de base rectas utilizadas. Este ha sido el caso de determinadas bahías "históricas", consideradas como tales por los respectivos Estados ribereños. Entre éstas, se podría citar el caso del Golfo de Taranto en Italia<sup>(331)</sup>, el de Gabès en Túnez<sup>(332)</sup> o el de Sidra en Libia<sup>(333)</sup>. Debe señalarse, no obstante, que, con posterioridad a la adopción del Convenio de 1982 sobre el Derecho del Mar, la jurisprudencia internacional ha asentado definitivamente el carácter de aguas históricas del Golfo de Fonseca, confirmando la sentencia de 1917 de la Corte de Justicia Centroamericana<sup>(334)</sup>.

Más confusa todavía es la situación de las aguas "históricas" distintas de las bahías "históricas". Si bien respecto de éstas últimas el Convenio de 1982 (art. 10.6), al igual que en su día hiciera el Convenio de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua (art. 7.6), ha reconocido su existencia sin establecer su régimen jurídico, respecto de las aguas "históricas" restantes ni siquiera se ha reconocido su existencia en el Convenio de 1982<sup>(335)</sup>. A este respecto, conviene señalar que la práctica estatal, necesaria para establecer en su caso un hipotético Derecho Internacional general al respecto, es bastante confusa y controvertida, llegando hasta el extremo de poner en duda la existencia misma de estas aguas históricas en el Derecho Internacional. Sin entrar en el análisis jurídico de este punto, nos basta con señalar que, además de Japón<sup>(336)</sup>, Sri Lanka e India<sup>(337)</sup>, Pakistán<sup>(338)</sup> y Seychelles<sup>(339)</sup>, tras la adopción del Convenio de

1982 han reclamado igualmente aguas históricas distintas de las bahías históricas tanto Viet Nam<sup>(340)</sup>, como la República Popular de Kampuchea<sup>(341)</sup>, habiendo sido en ambos casos protestadas tales reclamaciones<sup>(342)</sup>.

Pese a las abundantes protestas que se han producido en relación con los distintos requisitos exigidos para el correcto trazado de líneas de base recta, debe tenerse en cuenta que, en muchos casos en los que se podrían constatar desviaciones respecto de las normas convencionales de 1958 y 1982, no se han producido las mismas e, incluso, ha habido casos de reconocimiento convencional de las líneas de base recta trazadas unilateralmente por algunos Estados<sup>(343)</sup>. Sin embargo, los casos en los que la práctica estatal se desvía de las disposiciones del Convenio de 1982 son tan numerosos, pese al carácter sumamente genérico de las mismas, que se ha sostenido con razón que el Convenio de 1982, en este punto<sup>(344)</sup>, más que codificar el derecho consuetudinario del pasado, se refiere al derecho del futuro<sup>(345)</sup>.

### *1.1.2. El trazado de líneas de base archipelágicas rectas.*

La consagración en el Convenio de 1982 de la categoría de Estados archipelágicos constituye, sin duda, una novedad importante de este instrumento jurídico que responde al desarrollo progresivo del Derecho Internacional del Mar.

A este respecto, debe señalarse que en la práctica estatal posterior al Convenio de 1982<sup>(346)</sup>, la existencia de aguas archipelágicas ha ido recibiendo un reconocimiento cada vez más generalizado. De esta forma, por ejemplo, tras celebrar Japón un Convenio (de fecha 3-III-1982) con Indonesia para evitar la doble imposición, Japón consideró que:

"... from a legal point of view, the archipelagic waters is a regime which is not yet established in international law"<sup>(347)</sup>.

Sin embargo, cuando los Estados Unidos celebraron poco después, el 11-VII-1988, un Convenio similar con Indonesia, explícitamente reconocieron la aplicación que del principio archipelágico realizó este Estado, con el sobreentendido de que el mismo era acorde con las disposiciones de la Parte IV del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Inmediatamente después, el 4-IV-1989, el Departamento de Estado de los Estados Unidos realizó un pronunciamiento más genérico, al afirmar que:

"Prior to the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, international law did not permit archipelagic claims. Although the 1982 Convention is not yet in force, the archipelagic provisions reflect customary international law and codify the only rules by which a nation can now rightfully assert archipelagic claims"<sup>(348)</sup>.

Sin tener en cuenta, por el momento, el inciso final de esta declaración, debe señalarse que hoy en día se puede considerar, en principio, que 14 Estados han proclamado sus correspondientes aguas archipelágicas<sup>(349)</sup>. Las escasas protestas de terceros Estados suscitadas por tales proclamas no han impugnado la conformidad del principio archipelágico con el Derecho Internacional general, sino que se refieren a aspectos concretos de dichas legislaciones (p. ej. el trazado de determinadas líneas de base archipelágicas rectas, el régimen jurídico de las aguas encerradas dentro de las mismas o la navegación a través de las mismas). Además, la práctica convencional bilateral ha supuesto en determinados casos el reconocimiento del carácter archipelágico, presente<sup>(350)</sup> o futuro<sup>(351)</sup>, de determinados Estados. Incluso por la vía de los convenios multilaterales se ha reconocido la existencia de aguas archipelágicas. Así, por ejemplo, el Tratado sobre la Zona Desnuclearizada del Pacífico Sur, de 6-VIII-1985, afirma lo siguiente:

"Para los efectos de este Tratado y sus Protocolos: Por 'territorio' se entienden las aguas interiores, el mar territorial y las aguas archipelágicas, los fondos marinos y su subsuelo, la tierra firme y el espacio aéreo superior" (Art. 1 b)<sup>(352)</sup>.

Cuestión distinta a la del reconocimiento generalizado del principio archipelágico es, sin embargo, la de su concreta aplicación práctica. De esta forma, se observa que los dos Estados pioneros en su reclamación archipelágica, Indonesia y Filipinas, no han modificado sus respectivas legislaciones tras la adopción del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En consecuencia, no cumplen los requisitos precisos del art. 47.2 en torno a la longitud de tales líneas de base archipelágicas rectas, a saber, que tales líneas no superen las 100 millas marinas, salvo el 3% de las mismas, para las que está permitido una longitud de entre 100 y 125 millas marinas<sup>(353)</sup>. Los 12 Estados que, con posterioridad adoptaron el principio archipelágico, en general sí han cumplido los requisitos del art. 47.2, con las excepciones de Cabo Verde y Santo Tomé y Príncipe, supuestos en los que se supera el porcentaje del 3% de líneas superiores a las 100 millas. Debe subrayarse, no obstante, el escasísimo número de protestas de terceros Estados que estas desviaciones de la letra del Convenio de 1982 han suscitado<sup>(354)</sup>.

Por otra parte, algunos de estos Estados archipelágicos han creado un sistema de líneas de base archipelágicas rectas que, a primera vista, no parece el más adecuado. Han dejado fuera de tales líneas a "posibles" aguas archipelágicas, para poder cumplir con los requisitos previstos en los art. 47.2, ya citado, y 47.1 del Convenio de 1982, que establece que la proporción entre la superficie marítima y la superficie terrestre, incluidos los atolones, oscile entre 1 a 1 y 9 a 1<sup>(355)</sup>. Sin embargo, otros Estados que, utilizando un sistema similar, pasarían a engrosar la lista de Estados archipelágicos, han preferido no hacerlo<sup>(356)</sup>.

Además, se ha dado el caso de algunos Estados<sup>(357)</sup> que, pese a cumplir los requisitos de la definición de Estado archipelágico contenida en el art. 46 del Convenio de 1982, han preferido en su lugar trazar líneas de base recta que cubren a todas o a la mayor parte de las islas del archipiélago, de forma que las aguas comprendidas en su interior no sean aguas archipelágicas, sino aguas interiores, sobre las cuales los Estados tienen mayores competencias soberanas.

También existen supuestos de Estados que, cumpliendo igualmente con la definición del art. 46 sobre Estado archipelágico, no han dictado hasta la fecha ni líneas de base rectas, ni líneas de base archipelágicas rectas, sin que nada impida que lo hagan en el futuro<sup>(358)</sup>.

Finalmente, debe constatar que, por diversas vías, persiste en la actualidad una reclamación que fue expresamente rechazada en la III<sup>a</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: la de equiparar en trato a los archipiélagos de Estado con los Estados archipelágicos<sup>(359)</sup>. Debe señalarse que esta homologación ya se ha producido en cuatro supuestos: en las Islas Faroe, por Dinamarca<sup>(360)</sup>; en las Islas Galápagos, por Ecuador<sup>(361)</sup>; en el grupo Houtman Abrolhos, por Australia<sup>(362)</sup>; y en las Islas de Madeira y las Azores, por Portugal, y en estos dos últimos supuestos, con posterioridad a la adopción del Convenio de 1982<sup>(363)</sup>. Otro Estado, España, más prudentemente, contiene en su legislación una previsión del principio archipelágico, aunque hasta la fecha no lo haya activado por la vía gubernativa ni para el archipiélago balear, ni para las Canarias<sup>(364)</sup>.

Es difícil considerar que esta tendencia haya recibido ya la consagración consuetudinaria, máxime si se tiene en cuenta que algunos Estados, con archipiélagos distantes de su territorio, se han negado a seguir tal sistema de líneas de base en su legislación interna<sup>(365)</sup>. Por otra parte, es obvio que estas líneas de base archipelágicas rectas no son oponibles a aquéllos Estados que las protestaron, como fue el caso de Estados Unidos en los supuestos de Ecuador y Portugal<sup>(366)</sup>. Sin embargo, en el caso de las Faroe se pueden considerar aceptadas en virtud de los acuerdos de pesca concluí-

dos en la zona de pesca de 200 millas de las Faroe por Dinamarca con la Comunidad Económica Europea, Noruega y la extinta Unión Soviética<sup>(367)</sup>.

Debe señalarse también que, en el caso de algunos de estos archipiélagos midoceánicos, a veces se han realizado interpretaciones extensivas y originales del art. 4 del Convenio de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, de forma que, mediante el trazado de líneas de base rectas, se ha conseguido el mismo resultado que si se hubiesen dibujado líneas de base archipelágicas rectas. Este es el caso reciente del Reino Unido respecto de las Islas Falkland<sup>(368)</sup> y Georgia y Sandwich del Sur<sup>(369)</sup>, impugnado por Francia y la Comisión Europea ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas<sup>(370)</sup>.

Por otra parte, esta pretensión podría entrar en una nueva dimensión en el supuesto de que los archipiélagos de Estado adquirieran la independencia, pues en este supuesto se ha señalado<sup>(371)</sup> que podrían existir catorce nuevos Estados archipelágicos. A ellos, debería añadirse el supuesto de las Antillas Neerlandesas, donde tal posibilidad ya hemos indicado que se ha previsto convencionalmente.

En estas condiciones, la próxima entrada en vigor del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar puede sin duda tener un efecto uniformizador de las diversas tendencias existentes en la práctica estatal, de forma que cristalice una norma consuetudinaria de contenido similar para el trazado de estas líneas de base archipelágicas rectas.

### **1.2. El establecimiento del límite exterior del mar territorial.**

Uno de los mayores logros de la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar ha sido, sin ningún género de dudas, el de poner fin a la polémica secular sobre la anchura del mar territorial, a diferencia de los intentos codificadores previos en este tema, y ello aún antes de adoptarse el Convenio de 1982<sup>(372)</sup>. De tal forma, que hoy hay que considerar que la norma del art. 3 de este Convenio, en cuya virtud todos los Estados tienen derecho a fijar el límite exterior de su mar territorial en una anchura máxima de 12 millas marinas, ya es declarativa del Derecho Internacional consuetudinario existente. En este sentido, conviene señalar que en la actualidad son 116 los Estados que han establecido ya este límite en su legislación interna<sup>(373)</sup>.

En la consolidación de tal norma jugó un papel fundamental, curiosamente, el intento de los Estados Unidos de convertirse en un "objeto persistente" frente a la misma<sup>(374)</sup>. En la IIIª Conferencia, el reconocimiento del límite de las 12 millas formó parte de un paquete negociador, inte-

grado igualmente por el reconocimiento del derecho de paso en tránsito a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional y la consagración de la zona económica exclusiva. Sin embargo, el 10-VIII-1979, el periódico *The New York Times* anunciaba que el Gobierno de los Estados Unidos:

"...había ordenado a sus fuerzas navales y aéreas adoptar una política consistente en penetrar deliberadamente con sus naves y aviones en las aguas protestadas de los Estados que reivindicasen un mar territorial de más de tres millas marinas"<sup>(375)</sup>.

Noticia de prensa que no fue desmentida por los Estados Unidos, quienes siguieron insistiendo en que su aceptación del límite de las 12 millas estaba ligada al reconocimiento del derecho de paso en tránsito por los estrechos<sup>(376)</sup>.

Las fuertes protestas suscitadas por la pretensión de fijar el límite exterior del mar territorial en la distancia de tres millas, implicó el reconocimiento definitivo de la regla de las 12 millas. Estas protestas estuvieron representadas, de un lado, por el Grupo de Estados Ribereños, quienes declararon con rotundidad que la regla de las doce millas ya formaba parte del derecho consuetudinario internacional<sup>(377)</sup>. De otro lado, se generó el efecto contrario al perseguido por los Estados Unidos, pues varias delegaciones insistieron en que el derecho consuetudinario ni siquiera preveía un límite de 12 millas, sino que el límite exterior se fijaba según las proclamaciones unilaterales de los Estados, que podían oscilar entre las 3 y las 200 millas<sup>(378)</sup>. En estas condiciones, las potencias tradicionalmente partidarias de las tres millas, comenzaron a considerar la regla de las doce millas como formando parte del Derecho Internacional consuetudinario<sup>(379)</sup>. De hecho, con posterioridad a la adopción del Convenio de 1982, varios de los países tradicionalmente líderes en la reclamación de un límite exterior reducido, han adoptado su propio mar territorial de 12 millas marinas<sup>(380)</sup>.

Debe señalarse igualmente que, aunque todavía muy pocos Estados pretendan un mar territorial más reducido, pues sólo son 13 los Estados que reivindican en la actualidad un mar territorial inferior a 12 millas<sup>(381)</sup>, únicamente Turquía parece considerar que tal distancia pueda ser contraria al Derecho Internacional por constituir un "abuso de derecho"<sup>(382)</sup>. No obstante, las pretensiones de estos Estados de disfrutar de un mar territorial inferior a las 12 millas no pueden ser consideradas contrarias al Derecho Internacional, pues ni el art. 3 del Convenio de 1982, ni la costumbre general, son imperativos en exigir un límite de 12 millas, sino

que el mismo es la anchura máxima que no se puede exceder. Por ello, incluso para estos Estados es oponible la reclamación de las 12 millas realizadas por la mayoría de los Estados ribereños (un total de 116) que integran la comunidad internacional.

Mucho mayores han sido, no obstante, los problemas originados por las reivindicaciones de un mar territorial superior al límite de las 12 millas. Pese a que en los últimos años es plenamente constatable la tendencia de 13 países que reivindicaban un mar territorial más amplio de ajustarse al límite de las 12 millas<sup>(383)</sup>, subsisten, sin embargo, reclamaciones mayores, realizadas tanto por la vía de fijar un límite superior para todo o partes del mar territorial, como por otras vías peculiares, como sería el caso de Filipinas. Entre los primeros, 6 Estados persisten en reclamar un límite que oscila entre las 16 y las 50 millas<sup>(384)</sup>, mientras que 11 Estados siguen reclamando un mar territorial de 200 millas<sup>(385)</sup>.

Pese a que la próxima entrada en vigor del Convenio de 1982 reduzca el número de Estados que reclaman un límite exterior superior a las 12 millas, toda vez que algunos de estos Estados, hasta un total de seis, ya han ratificado tal instrumento jurídico<sup>(386)</sup>, debe traerse a colación el alto número de protestas que las mismas han originado. En este sentido, por ejemplo, el Reino Unido protestó el 1-III-1984 la pretensión peruana de un mar territorial de 200 millas, de la siguiente manera:

"I have the honour to refer to the statement made by Peru on 18 June 1979 on ratifying the International Convention for the Regulation of Whaling, done at Washington on 2 December 1946, and acting upon the Instructions of Her Majesty's Principal Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs, to state that the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland considers that the claim by the Government of Peru that Peru exercises unrestricted sovereignty and jurisdiction to a limit of two hundred miles off its coast has no validity under international law"<sup>(387)</sup>.

En cuanto a reclamaciones de límites superiores a las 12 millas más recientes, se constata igualmente una tendencia a la rápida protesta de las mismas, como ocurrió con la Ley nº 37, de 16-VIII-1981, por la que la República Árabe Siria extendió su mar territorial hasta las 35 millas marinas<sup>(388)</sup>. Incluso debe señalarse que, por la vía de la protesta a estas extensiones del límite exterior del mar territorial, Estados Unidos, que en otro tiempo fue el más reacio a aceptar el límite de las 12 millas, ha llegado a reconocer expresamente la naturaleza consuetudinaria del art. 3 del Convenio de 1982. En este sentido, cabe recordar que, en su protesta ante la creación de una frontera marítima militar de 50 millas marítimas por parte de la República Popular Democrática de Corea, afirmó lo siguiente:

"El Gobierno de los Estados Unidos desea recordar que, como se reconoce en el derecho consuetudinario internacional y se refleja en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, la anchura máxima del mar territorial es de 12 millas marinas medidas a partir de las líneas de base debidamente trazadas"<sup>(389)</sup>.

Por eso, no es de extrañar que la única reclamación de mar territorial superior al límite de las 12 millas, efectuada con posterioridad a la adopción del Convenio de 1982, también haya sido protestada por los Estados Unidos. Protesta que se formuló pese al carácter limitado de la pretensión de la República Federal de Alemania, que extendió el límite exterior de su mar territorial hasta la distancia de 16 millas, únicamente en la Bahía de Helgoland y con el propósito de "adoptar las medidas adecuadas contra el peligro de accidentes de petroleros y de contaminación por el petróleo del mar y de la costa de la ensenada alemana"<sup>(390)</sup>.

*En estas circunstancias, se debe considerar como no conforme con el Derecho Internacional actual las reclamaciones de mares territoriales superiores a las 12 millas.* De forma tal que, salvo el supuesto de reconocimiento expreso<sup>(391)</sup>, tales pretensiones se deben considerar como no oponibles frente a los Estados que reclamen un mar territorial de 12 millas o de una anchura inferior. Precisamente este es el sentido que se debe dar a las declaraciones efectuadas por varios Estados<sup>(392)</sup> e, incluso, por una organización internacional, pues la Comunidad Económica Europea declaró lo siguiente:

"La Comunidad, recordando que los principios reconocidos en el Derecho Internacional en la materia limitan la extensión de las aguas territoriales a un máximo de 12 millas marinas, declara que aplicará las disposiciones del Protocolo teniendo en cuenta dicho límite siempre que el Protocolo haga referencia a tal concepto"<sup>(393)</sup>.

Hemos anunciado previamente que, un supuesto peculiar de extensión del límite exterior del mar territorial, lo constituye el caso de Filipinas. La particularidad de este supuesto deriva del hecho de que Filipinas, una vez determinadas sus líneas de base archipelágicas rectas, no fija el límite exterior de su mar territorial en atención a una distancia predeterminada respecto de tales líneas de base (en contravención con lo dispuesto en los arts. 4 y 48 del Convenio de 1982), sino que el mismo lo deduce tras incluir en su mar territorial su reivindicación de "aguas históricas". Actitud que, en la fase final de la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, justificó de la siguiente forma:

"Pero debo decir a la Conferencia que tenemos ciertas dificultades con las disposiciones de la Convención sobre los límites del mar territorial. Durante los períodos de sesiones de la Conferencia, mi delegación, en diversas oportunidades, había explicado el carácter y la configuración singulares de nuestro mar territorial y trató de que se hiciera una excepción con él. Reivindicamos esas aguas en virtud de títulos históricos y jurídicos. Sus límites exteriores fueron fijados en el Tratado de París, entre España y los Estados Unidos, de 10 de diciembre de 1898, y el Tratado de Washington, entre los Estados Unidos y Gran Bretaña, de 2 de enero de 1930. Esos límites fueron reconocidos expresamente por los Estados Unidos en nuestro Tratado de Defensa Mutua con ese país de 20 de agosto de 1951 y sus documentos interpretativos conexos. Tenemos normas jurídicas vigentes, tanto de carácter constitucional como legal, que confirman esos límites. En un punto - para mostrar el carácter y la configuración peculiares de nuestro mar territorial - el límite exterior de esas aguas históricas está más allá de las 200 millas de la costa, pero en otros varios puntos está a menos de tres millas"<sup>(394)</sup>.

Filipinas, en sus controvertidas declaraciones efectuadas en el momento de la firma, y mantenidas el 8-V-1984 al ratificar el Convenio de 1982<sup>(395)</sup>, persistió en esta peculiar manera de determinar el límite exterior de su mar territorial. Sin embargo, como se deduce de las diversas objeciones formuladas a tales declaraciones, al no ser conforme tal pretensión filipina con el Derecho Internacional general, que impone como distancia máxima para el trazado del límite exterior del mar territorial la regla de las 12 millas marinas, tampoco puede ser oponible a los terceros Estados que no la hayan expresamente reconocido.

## **2. LOS DIVERSOS REGIMENES DE NAVEGACION POR EL MAR TERRITORIAL**

Una vez que se han comentado las tendencias de la práctica internacional reciente en relación con los límites de las zonas marítimas relevantes a los fines del presente trabajo, y se han precisado ya las relaciones pertinentes que existen entre las disposiciones del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el derecho consuetudinario internacional, procede realizar el mismo tipo de análisis referido ahora en concreto al paso de buques en los diversos regímenes de navegación por el mar territorial.

En esta ocasión, sin embargo, he creído más conveniente seguir un esquema de trabajo distinto al utilizado en el epígrafe V de este libro. Las diversas tendencias de la práctica de los Estados, en relación fundamentalmente con la navegación internacional a través de los estrechos, acon-

seja en esta ocasión no confrontar todas las disposiciones del Convenio de 1982 relativas a un mismo tipo de paso con la práctica internacional. En su lugar, analizaremos primeramente la navegación en régimen de paso inocente, exclusivamente por el mar territorial y las "nuevas" aguas interiores, para, con posterioridad, examinar en epígrafes sucesivos la navegación por los estrechos internacionales y por las aguas archipelágicas, con su mar territorial adyacente.

## **2.1. La navegación por el mar territorial.**

Prescindiendo de las disposiciones del Convenio de 1982 que establecen la navegación en régimen de paso inocente como el propio, por vía excepcional, de determinadas categorías de estrechos internacionales, que serán comentadas en el epígrafe siguiente, las disposiciones de este instrumento jurídico relativas al significado del paso en el régimen general de navegación por el mar territorial, éste es, el paso inocente, ya hemos visto como las mismas son fiel reflejo en su mayor parte del Derecho Internacional previo a 1982, tanto convencional como consuetudinario.

Por lo que se refiere a la navegación en régimen de paso inocente por el mar territorial, la práctica internacional posterior a la adopción del Convenio de 1982 no ha hecho más que confirmar sus disposiciones en torno al significado del paso. En este sentido, no ofrece ninguna duda afirmar que las normas del Convenio de 1982 son, en este punto, declarativas de las normas consuetudinarias preexistentes.

Así, debe resaltarse por su importancia la declaración conjunta formulada el 23-IX-1989 por los Ministros de Asuntos Exteriores de las, en ese entonces, dos primeras potencias navales, Estados Unidos y Unión Soviética<sup>(397)</sup>, en la que se afirma lo siguiente:

"Ambos Gobiernos se guían por las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, que con respecto a los usos tradicionales de los mares constituye generalmente el derecho y la práctica internacional y equilibra de manera equitativa los intereses de todos los Estados. Los Gobiernos reconocen la necesidad de alentar a los Estados a armonizar sus leyes, reglamentos y prácticas internas con esas disposiciones".

Aneja a tal declaración conjunta, se acompañó una "Interpretación uniforme de las normas de Derecho Internacional que rigen el paso inocente", en cuyo punto 1º se establece lo siguiente:

"Las normas de Derecho Internacional que rigen el paso inocente de los buques por el mar territorial se encuentran establecidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, en particular en su Parte II, Sección tercera".

Ha de tenerse en cuenta, igualmente, que también en la práctica unilateral de los Estados posterior a 1982 es frecuente encontrarse con una desregulación del régimen de navegación por el mar territorial, acompañada del consiguiente reenvío ya sea a las normas del Derecho Internacional general<sup>(398)</sup>, ya sea a las normas contenidas en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar<sup>(399)</sup>, e incluso a ambas<sup>(400)</sup>.

Por otra parte, en los supuestos en los que la navegación por el mar territorial en régimen de paso inocente ha sido objeto de una regulación más detallada, se observa un altísimo grado de conformidad con las disposiciones del Convenio de 1982. De esta forma, las dos acepciones del paso, recogidas en el art. 18.1 del Convenio de 1982, aparecen en las legislaciones nacionales tanto reproduciendo literalmente el tenor de este artículo<sup>(401)</sup>, como dándole una redacción muy similar<sup>(402)</sup>. Incluso se puede considerar conforme a tal artículo el caso de Méjico, país en el que el derecho de paso inocente se reguló por primera vez en su Ley Federal del Mar, de 8-I-1986<sup>(403)</sup>, en sus arts. 23 y ss., a pesar de que en el art. 10 se disponga lo siguiente:

"El goce de los derechos que esta Ley dispone a favor de embarcaciones extranjeras, depende de que exista reciprocidad, con el Estado cuya bandera enarbolan, a favor de las embarcaciones nacionales, y siempre que se esté dentro de lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mejicanos y por el Derecho Internacional"<sup>(404)</sup>.

Respecto de la regulación de la detención y fondeo, reproducciones literales del art. 18.2 del Convenio de 1982 se encuentran en diversas leyes nacionales<sup>(405)</sup>. Incluso el requisito de que el paso sea rápido e ininterrumpido ha sido precisado en la Ley de Bulgaria, al señalarse que:

"...Los buques deberán atravesar sin interrupción las zonas abiertas a la navegación a una velocidad no inferior a la velocidad normal a la de este tipo de buques...".

Esta disposición convencional ha tenido **aplicaciones normativas** concretas en dos supuestos distintos. El primero de ellos se refiere a aquellas partes del mar territorial de un Estado que sufran un **intenso tráfico marí-**

timo, como sucedió con la República Federal de Alemania en la Bahía de Helgoland, en el que mediante la Sexta Ordenanza, de 9-XII-1985, se establecieron ciertas enmiendas al Reglamento del tráfico por aguas navegables<sup>(406)</sup>. Por esta Ordenanza, además de crear nuevos puestos de fondeo, se establecieron diversas medidas para prevenir peligros de abordaje y asegurar la fluidez del tráfico marítimo. En segundo lugar, en el marco de este artículo del Convenio de 1982 debe considerarse incluida la Orden de 17-IV-1991 por la que se prohíbe la detención y el fondeo de los buques tanque en el mar territorial español, sin autorización previa<sup>(407)</sup>.

Por lo que respecta al sobrevuelo del mar territorial, el mismo aparece prohibido en las legislaciones nacionales. Prohibición que se manifiesta bien de forma tácita, utilizando la misma técnica del art. 17 del Convenio de 1982, consistente en referir el derecho de paso exclusivamente a los buques y no a las aeronaves<sup>(408)</sup>, bien de forma expresa, salvo que se disponga del correspondiente permiso<sup>(409)</sup>, bien utilizando una combinación de ambas técnicas<sup>(410)</sup>. Sin embargo, una excepción a la prohibición del sobrevuelo del mar territorial la constituye sin duda el Decreto nº 40 de 1992, por el que se define la anchura del mar territorial y la zona económica exclusiva del Estado de Qatar, de 16-IV-1992. Por medio de este Decreto, Qatar estableció un régimen más permisivo de lo que exige el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, toda vez que en su art. 2º se reconoce "el derecho de paso inocente de los buques y aeronaves de otros países"<sup>(411)</sup>.

Finalmente, respecto de los submarinos y demás vehículos sumergibles, existe una reproducción del tenor literal del art. 20 del Convenio de 1982 en prácticamente toda la legislación nacional que regula con cierto detalle el paso de buques por el mar territorial<sup>(412)</sup>. Sin embargo, creemos que serían contrarias a este art. 20 las declaraciones formuladas por Omán al ratificar el Convenio de 1982<sup>(413)</sup>, en relación al paso por su mar territorial de los submarinos. Declaraciones que tienen el siguiente contenido:

"Declaración nº 2, sobre el paso de buques de guerra por las aguas territoriales de Omán.

El paso inocente queda garantizado a los buques de guerra por las aguas territoriales de Omán, a condición de autorización previa. Esto se aplica asimismo a los submarinos, a condición de que naveguen en la superficie y enarboles el pabellón de su Estado de matrícula.

Declaración nº 3, sobre el paso de buques de propulsión nuclear y similares por las aguas territoriales de Omán.

Con respecto a los buques extranjeros de propulsión nuclear y los buques que transporten sustancias nucleares y otras sustancias intrínsecamente peligrosas o

perjudiciales para la salud o el medio ambiente, el derecho de paso inocente, mediante autorización previa, se garantiza a todos los tipos de buques, sean o no de guerra, a los que se aplican las descripciones respectivas. Este derecho se garantiza igualmente a los submarinos a los que se apliquen las descripciones, a condición de que naveguen por la superficie y enarboleden el pabellón de su Estado de matrícula".

Pues como ya hemos visto, y así ha sido reconocido por la jurisprudencia internacional, el requisito de la autorización previa es incompatible con la titularidad del derecho de paso<sup>(414)</sup>, aparte del hecho de que este requisito no figure en el articulado del Convenio de 1982.

Por otra parte, debe notarse que, en los supuestos en los que se reivindicó un mar territorial de 200 millas, y en especial, en el caso de algunos países sudamericanos, se adoptaron diversas posturas en cuanto al régimen de la navegación por el mar territorial, y no todas ellas son contrarias a lo dispuesto en el Convenio de 1982 en este punto. Como conforme a este instrumento internacional por lo que a la navegación se refiere, puede considerarse el Decreto de 3-XII-1969 del Uruguay. En el mismo, si bien su art. 1º extiende la soberanía de la República Oriental del Uruguay a una zona de mar territorial de 200 millas, su art. 4º establece lo siguiente:

"Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos anteriores, los buques de cualquier Estado gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial del Uruguay en una zona de doce millas de extensión, medida a partir de las líneas de base.

Más allá de esa zona de doce millas, las disposiciones de este Decreto no afectan las libertades de navegación y sobrevuelo<sup>(415)</sup>.

Frente a esta identidad de contenidos, un régimen más benévolo para la navegación internacional fue el establecido por el art. 3º de la Ley nº 17.094, de 29-XII-1966, de Argentina, pues eliminó totalmente de su mar territorial de 200 millas las restricciones que para los buques extranjeros supone el paso inocente, al disponer que:

"La libertad de navegación y de aeronavegación no queda afectada por las disposiciones de la presente ley"<sup>(416)</sup>.

La solución opuesta, que debe considerarse contraria al Derecho Internacional, se puede encontrar, por ejemplo, en el art. V de la Declaración sobre Zona Marítima de Santiago de Chile, de 18-VIII-1952, en el que se afirma lo siguiente:

"La presente declaración no significa desconocimiento de las necesarias limitaciones al ejercicio de la soberanía y jurisdicción establecidas por el Derecho Internacional, en favor del paso inocente e inofensivo, a través de la zona señalada, para las naves de todas las naciones"<sup>(417)</sup>.

Cuestión distinta a la anterior es la de que, cuando los Estados han adoptado actos normativos desarrollando las disposiciones del Convenio de 1982 sobre el Derecho de Paso Inocente a través del Mar Territorial, en ocasiones han introducido por esta vía requisitos que producen "el efecto práctico de denegar u obstaculizar el derecho de paso inocente", en abierta contravención con el art. 24.1, a) del Convenio de 1982.

Este fue el caso de la nota libia 1/7/9/2171, notificada a las embajadas extranjeras el 21-V-1985, en la que se contenían "las nuevas instrucciones relativas a los procedimientos y condiciones de entrada de los buques extranjeros a los puertos de la Jamahiriya Arabe Libia a partir del 1-VI-1985"<sup>(418)</sup>. El art. 7 de estas nuevas instrucciones únicamente reconocía el derecho de paso inocente a los buques mercantes de terceros Estados y bajo una doble condición: por un lado, tal paso sólo podía realizarse durante el día (entre la salida y la puesta del sol); por otro lado, se exigía la notificación previa a las autoridades libias, al menos con doce horas de antelación. Notificación previa que debía comprender las coordenadas de los puntos de entrada y salida del mar territorial libio, así como el tiempo de permanencia, y la ruta y la velocidad a seguir. Además, se prohibía la entrada y la aproximación a ciertas zonas comprendidas en el mar territorial libio y se exigía expresamente la notificación previa para ejercer el paso perpendicular a la dirección de la costa.

Las fuertes protestas formuladas por varios Estados, entre las que destacan la nota que el 10-VII-1985 los Estados Unidos distribuyeron a los miembros de las Naciones Unidas<sup>(419)</sup>, así como la nota enviada a Libia el 24-IX-1985 por el Embajador de los Países Bajos, en su condición de Presidente en ejercicio del Consejo de la Comunidad Europea<sup>(420)</sup>, fueron, al parecer, la causa de que Libia derogase, en enero de 1986, las disposiciones protestadas<sup>(421)</sup>.

Un supuesto en el que también se cuestionó la correcta aplicación del art. 24.1 a) del Convenio de 1982 es el de la reglamentación del paso de los superpetroleros por el mar territorial francés<sup>(422)</sup>. Tras el accidente del Amoco Cádiz, se adoptó el Decreto nº 78-421, de 24-III-1978, relativo a la Lucha contra la Contaminación Marina Accidental, por el que se establece la obligación de todo buque que transporte hidrocarburos de comunicar a las autoridades competentes, a su entrada en el mar territorial francés, la fecha y hora de entrada, posición, ruta y velocidad del buque, así

como la naturaleza de la carga que transporta. Desarrollando una circular del Primer Ministro, de idéntica fecha, relativa a la circulación por el mar territorial francés de buques que transporten hidrocarburos, tres prefecturas marítimas adoptaron la correspondiente normativa, prohibiendo a estos buques navegar a menos de 7 millas de la costa francesa, salvo en los dispositivos de organización del tráfico marítimo y en los canales de acceso a ciertos puertos y radas.

En relación con tal normativa, el Secretario de Estado francés para el mar, afirmó, el 9-V-1988, lo siguiente:

"Aller plus loin aboutirait en fait à remettre complètement en cause le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale, qui est une faculté reconnue par le droit international et à laquelle notre pays est attaché"<sup>(423)</sup>.

Mayores problemas de valoración plantea en la práctica la extensión de la navegación en régimen de paso inocente a las "nuevas" aguas interiores, que, figurando ya en el Convenio de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, se mantiene en el art. 8.2 del Convenio de 1982.

Prescindiendo de los casos en los que la navegación en las aguas interiores, "tradicionales", "nuevas" o ambas, se reglamenta por medio de normativas especiales, rara vez publicadas en los repertorios internacionales de legislación<sup>(424)</sup>, y ciñéndonos en consecuencia a las leyes nacionales sobre el mar territorial y otros espacios marinos, tenemos como resultado que la tendencia mayoritaria en la práctica estatal posterior a 1982 es la de no distinguir entre estas dos clases de aguas interiores. De hecho, la nítida distinción que el art. 8.2 del Convenio de 1982 realiza en cuanto a la navegación por estas dos clases de aguas interiores, no ha sido recogida en la práctica por casi ninguna<sup>(425)</sup> legislación nacional posterior a 1982<sup>(426)</sup>. Incluso son bastante raros los supuestos en los que se suaviza tal distinción<sup>(427)</sup>. Lo que prima, en consecuencia, es la tendencia a la unificación de todo tipo de aguas interiores. Tendencia que se manifiesta de diversas formas, pues junto a los casos en los que escuetamente se señala que las aguas interiores de un Estado comprenden tanto las "tradicionales" como las "nuevas" aguas interiores surgidas como consecuencia del trazado de líneas de base rectas<sup>(428)</sup>, en otros casos se ha regulado muy detalladamente un régimen de navegación, distinto al paso inocente, para todo tipo de aguas interiores<sup>(429)</sup>. Incluso ha habido casos, ya en abierta contradicción tanto con el art. 5.2 del Convenio de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, como con el art. 8.2 del Convenio de 1982, en los que expresamente se extiende a las "nuevas" aguas interiores el régimen jurídico de las aguas interiores "tradicionales"<sup>(430)</sup>.

Por otro lado, se debe ser prudente al interpretar las escasas protestas que estas actuaciones han ocasionado por parte de terceros Estados<sup>(431)</sup>, pues dadas las reducidas dimensiones de las zonas marítimas afectadas, tales protestas se han limitado normalmente a impugnar la conformidad con el Derecho Internacional del sistema de líneas de base recta utilizado, más que al régimen de navegación establecido en las "nuevas" aguas interiores.

Por otra parte, para un supuesto reconocido de aguas históricas, como son las aguas del Golfo de Fonseca, la jurisprudencia internacional ha afirmado que su régimen peculiar está mediatizado por el derecho de paso inocente para los buques de todos los Estados, no sólo por razones históricas ya afirmadas en 1917<sup>(432)</sup>, sino también por necesidades prácticas derivadas de la especial configuración geográfica del Golfo de Fonseca<sup>(433)</sup>.

En definitiva, el alto grado de coincidencia entre las disposiciones del Convenio de 1982 relativas a la navegación en régimen de paso inocente por el mar territorial y las normas consuetudinarias internacionales, explican la escasa conflictividad práctica de tales normas en los años posteriores a la adopción del Convenio de 1982.

## **2.2. La navegación por los estrechos internacionales.**

Hemos visto ya cómo el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar introduce una compleja regulación de la navegación internacional a través de los estrechos. Regulación que, en buena medida, se distancia del derecho consuetudinario previo, constituido por una única norma internacional que afirmaba el derecho de paso inocente sin posibilidad de suspensión, tal y como se reguló en el art. 16.4 del Convenio de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, recogiendo la doctrina jurisprudencial del Tribunal Internacional de Justicia en el asunto del Estrecho de Corfú. De ahí que el análisis de la práctica internacional reciente sea fundamental para determinar si las disposiciones del Convenio de 1982, y muy especialmente las relativas al paso en tránsito, se han consagrado ya, o todavía no, como normas del derecho consuetudinario internacional<sup>(434)</sup>.

Por lo que se refiere a la navegación en régimen de paso en tránsito, la práctica internacional posterior a 1982 en absoluto se puede afirmar que sea uniforme, apreciándose distintas tendencias incompatibles entre sí y sin que pueda afirmarse que todas ellas son conformes al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Una primera tendencia constatable en la práctica internacional es la de aquéllos Estados ribereños de estrechos utilizados para la navegación internacional que, durante la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aceptaron un régimen de navegación idéntico, o al menos similar en sus contenidos, al del paso en tránsito para el estrecho del que son ribereños y que, con posterioridad a la adopción del Convenio de 1982, lo han mantenido sin alteraciones. Este fue el caso del Estrecho de Torres, del Estrecho de Bab El Mandeb y de los Estrechos de Malaca y Singapur.

El primero de estos supuestos, en el que expresamente se menciona el régimen de navegación del paso en tránsito a través de un estrecho internacional, es el del Estrecho de Torres. Mediante el Acuerdo sobre soberanía y fronteras marítimas, celebrado el 18-XII-1978 entre Australia y Papúa-Nueva Guinea<sup>(435)</sup>, ambos Estados declararon aplicable al Estrecho de Torres un régimen de navegación que no fuera más restrictivo que el del paso en tránsito, tal y como el mismo estaba descrito en el texto oficial de negociación de la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En este sentido, el art. 7 (6) de este Acuerdo dispone que:

"A régime of passage over routes used for international navigation in the area between the two countries, including the area known as the Torres Strait, shall apply in respect of vessels that is no more restrictive than the régime of transit passage through straits used for international navigation described in Articles 34 to 44 inclusive of Document A/CONF.62/WP.10 of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, provided that, before a Party adopts a law or regulation that might impede or hamper the passage over those routes of vessels proceeding to or from the territory of the other Party".

Sin embargo, como cautela para el futuro, dado que este Acuerdo fue anterior al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el mismo art. 7 (6) *in fine* añadió la siguiente garantía:

"If the provisions of those Articles are revised, are not included in any Law of the Sea Convention or fail to become generally accepted principles of international law, the Parties shall consult with a view to agreeing upon another régime of passage that is in accordance with international practice to replace the régime of passage applying under this paragraph".

Del hecho de que ambos Estados intercambiaran, el 15-II-1985, sus instrumentos de ratificación de este Acuerdo sin haber entablado tales

negociaciones, se ha deducido la convicción de tales Estados en el carácter consuetudinario de las disposiciones del Convenio de 1982 relativas a la navegación por los estrechos internacionales<sup>(436)</sup>. Sin embargo, la pervivencia de la disposición precitada parece indicar más bien que, en vez de considerar como ya consolidado en el derecho consuetudinario internacional la navegación en régimen de paso en tránsito, mediante la celebración de este Acuerdo ambos Estados están contribuyendo a su cristalización consuetudinaria.

El Estrecho de Bab El Mandeb, ubicado entre la Península de Arabia y Africa Oriental de forma que une el Mar Rojo con el Golfo de Adén en el Océano Indico, es el segundo de estos supuestos<sup>(437)</sup>. El paso a través de este importantísimo estrecho para el tráfico marítimo internacional está controlado, en buena parte, por la República Democrática Popular del Yemen o Yemen del Sur<sup>(438)</sup>, no sólo por su condición de Estado ribereño del estrecho, sino también por ser el soberano de la Isla de Perin, ubicada en el mismo centro del estrecho.

Durante los primeros años de la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Yemen del Sur se opuso a todo intento de alterar el derecho de paso inocente sin posibilidad de suspensión como el régimen de la navegación internacional a través del Estrecho de Bab El Mandeb. Incluso probablemente fue más allá del contenido de este régimen de navegación, al defender la necesidad de la autorización previa para el paso de buques de guerra y de submarinos por todo su mar territorial, incluido el existente en este estrecho<sup>(439)</sup>. Sin embargo, el 7-VII-1978, el *Sr. Muhammed Saleh Mute'i*, Ministro de Asuntos Exteriores de Yemen del Sur, dió un giro de 180 grados a su política sobre el régimen de la navegación por este estrecho. En un comunicado de prensa hecho circular como documento de las Naciones Unidas, afirmó lo siguiente:

"Being well aware of the great importance of the Strait of Bab al-Mandeb to all peoples and States of the World as an international waterway which has long been used for international navigation, and of its important strategic location as a link between the international traffic lanes, and believing in the importance of keeping international navigation through this vital strait free for the benefit of the peoples and States of the area in particular and the international community in general, the Government of the People's Democratic Republic of Yemen confirms its respect for the freedom of maritime and air traffic of ships and aircraft of all coastal and non-coastal States, without prejudice to the sovereignty, integrity, security and independence of the Republic"<sup>(440)</sup>.

Declaración en la que, sin mencionar expresamente el derecho de pa-

so en tránsito, se asumen sus contenidos principales, toda vez que supone un reconocimiento explícito de la libertad de sobrevuelo del estrecho y la libertad de navegación marítima no excluye el paso en inmersión por tal estrecho. Un paso más, por parte de Yemen del Sur, hacia el reconocimiento expreso del derecho de paso en tránsito por el Estrecho de Bab El Mandeb, estuvo constituido por su ratificación, el 21-VII-1987, del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Sin embargo, con motivo de dicha ocasión, Yemen del Sur formuló una declaración, que se debe considerar contraria a los arts. 309 y 310 del Convenio de 1982. Retomando una posición defendida en diversas ocasiones durante la IIIª Conferencia, e incluso implícita en el inciso final del comunicado de prensa apenas reproducido, Yemen del Sur declaró lo siguiente:

"La República Democrática Popular del Yemen dará prioridad a su legislación nacional en vigor, en virtud de la cual se requiere permiso previo para el ingreso o el tránsito de buques de guerra extranjeros o de submarinos o buques que funcionan con energía nuclear o transportan material radioactivo"<sup>(441)</sup>.

Someter al requisito de la autorización previa el paso de determinados submarinos por el Estrecho de Bab El Mandeb no encuadra bien con la noción de paso en tránsito a través de los estrechos, tal y como el mismo se regula en el Convenio de 1982. Exigir la misma autorización previa a ciertas clases de buques de guerra, no sólo no es compatible con tal noción, sino que además contradice en este punto a la jurisprudencia del Tribunal Internacional de Justicia<sup>(442)</sup>. Si, como veremos posteriormente, en la práctica internacional reciente existe una tendencia *in crescendo* hacia un mayor control por parte de los Estados ribereños de los buques de propulsión nuclear o que transporten desechos radioactivos cuando ejerzan el paso por su mar territorial<sup>(443)</sup>, esta tendencia es mucho más difícil de mantener en los supuestos en los que se acepta el paso en tránsito como régimen de navegación de un estrecho internacional, que en el resto del mar territorial de un Estado.

El último de estos supuestos es el de los Estrechos de Malaca y Singapur<sup>(444)</sup>. Malasia, Indonesia y Singapur, Estados ribereños del Estrecho de Malaca, durante los primeros años setenta defendieron el paso inocente sin posibilidad de suspensión como el régimen de la navegación internacional de los estrechos. El 16-XI-1971 fueron incluso más lejos, pues en una Declaración conjunta de los tres Gobiernos, afirmaron que el Estrecho de Malaca no podía ser considerado en adelante como un estrecho, aunque reconocieron la posibilidad de usarlo para la navegación internacional de acuerdo con el principio del paso inocente<sup>(445)</sup>.

Durante las sesiones preparatorias de la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y hasta la Quinta Sesión incluida de la misma, estos Estados mostraron su preocupación por la seguridad de la navegación y prevención de la contaminación en los estrechos internacionales, así como sobre el paso de buques de guerra y de submarinos por los estrechos sin notificación previa.

Dado que ninguna de sus propuestas fue recogida en los compromisos informales de la IIIª Conferencia, estos tres Estados crearon un "Consejo sobre seguridad de la navegación y control de la contaminación marina" al margen de la misma que, el 24-II-1977, adoptó una Declaración conjunta sobre la seguridad de la navegación en los Estrechos de Malaca y Singapur<sup>(446)</sup>. El texto de esta Declaración conjunta, conteniendo diversas recomendaciones sobre la seguridad de la navegación entre las que se incluía, por ejemplo, esquemas de separación del tráfico marítimo, fue elevado a la Organización Marítima Internacional (O.M.I.) para su consideración.

Al mismo tiempo, en el ámbito de la IIIª Conferencia, estos Estados declararon que aceptarían la navegación en régimen de paso en tránsito a través de los Estrechos de Malaca y Singapur, siempre y cuando las principales potencias marítimas se comprometieran a cumplir la Resolución de la O.M.I., que reprodujera el contenido de la Declaración conjunta sobre la seguridad de la navegación en ambos estrechos. Desde que el 14-XI-1977, la O.M.I. adoptara la Resolución pertinente<sup>(447)</sup> y las principales potencias marítimas se comprometieran a cumplirla<sup>(448)</sup>, no se discute que por estos Estrechos se puede navegar en régimen de paso en tránsito, pese a que Malasia y Singapur todavía no hayan ratificado el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar<sup>(449)</sup>.

Una segunda tendencia constatable en la práctica internacional posterior a 1982 está representada por la actitud mantenida por las grandes potencias marítimas, quienes en general están reivindicando el paso en tránsito a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional, en un intento de que cristalice en el derecho consuetudinario internacional este régimen especial de navegación. De esta forma, por ejemplo, cuando los Estados Unidos proclamaron la extensión a 12 millas de su mar territorial, su Presidente *Sr. Ronald Reagan* afirmó el 27-XII-1988 lo siguiente:

"De conformidad con el Derecho Internacional, reflejado en las disposiciones aplicables de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, dentro del mar territorial de los Estados Unidos, los buques de todos los países gozarán del derecho de paso inocente y los buques y aeronaves de todos los países gozarán del derecho de paso en tránsito a través de los estrechos internacionales"<sup>(450)</sup>.

Postura que coincide con la del Reino Unido. A este respecto, cabe señalar que el Sr. Young, Ministro de Estado de la Oficina de Relaciones Exteriores y de la Mancomunidad Británica, en su discurso de 5-II-1987 sobre el paso por los estrechos, con motivo del debate en la Cámara de los Lores del proyecto de ley que ampliaría a 12 millas el mar territorial británico, sin mencionar expresamente a la navegación en régimen de paso en tránsito, señaló lo siguiente:

"También hemos tenido que examinar la situación de los estrechos. Con un mar territorial de sólo tres millas, existe una franja de alta mar en la mayoría de los estrechos, aunque no en todos. Si el mar territorial se extiende a las 12 millas, muchos más estrechos, incluidos algunos de los más importantes, como los de Dover, el de Ormuz en el Golfo y el de Bab el Mandeb en el Mar Rojo quedarían dentro del mar territorial de los países vecinos.

Por esta razón, se ha reconocido en la práctica de los Estados, en las negociaciones internacionales y en la jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia que corresponde aplicar un régimen especial para la navegación en los estrechos. Este no es el caso, por supuesto, cuando hay un estrecho entre una isla y el continente y existe otra ruta conveniente más allá de la isla.

Actualmente, el derecho y la práctica internacionales se han desarrollado al punto de que, si el Reino Unido extiende a 12 millas (su mar territorial), tendríamos que reconocer derechos esenciales a otros países en algunos estrechos de importancia internacional en los que no existe otra ruta posible, es decir, en los Estrechos de Dover, en el Canal del Norte entre Escocia e Irlanda del Norte y en el pasaje entre las Islas Shetland y las Orcadas. En esos derechos, cuya necesidad se reconoce ampliamente, se incluyen el de libre paso por el estrecho para buques mercantes y barcos de guerra; el de sobrevolar el estrecho; el de los submarinos a pasar sumergidos por el estrecho y las garantías adecuadas para la seguridad y demás intereses del Estado ribereño.

En otros estrechos que se utilizan para la navegación internacional, como el Pentland Firth al sur de las Islas Orcadas y el paso entre las Islas Scilly y la costa de Cornualles, como en otras partes del mar territorial, continuará existiendo el derecho de paso inocente, de acuerdo con la práctica de los Estados<sup>(45)</sup>.

Tal "régimen específico de navegación en los estrechos", del que hablara el Ministro británico, se concretó el 2-XI-1988 por medio de una Declaración conjunta del Gobierno del Reino Unido e Irlanda del Norte y del Gobierno de la República Francesa, realizada con ocasión de la firma del Acuerdo relativo a la delimitación del mar territorial en el Estrecho de Dover o Paso de Calais, en la que afirmaron lo siguiente:

"La existencia de un régimen específico de navegación en los estrechos se encuentra generalmente aceptada en el estado actual del Derecho Internacional. La necesidad de tal régimen es particularmente evidente en los estrechos como el de Dover, utilizado para la navegación internacional y que enlaza dos partes de la alta

mar o zonas económicas sin que exista ninguna otra ruta de similar conveniencia para la navegación.

En consecuencia, los dos Gobiernos reconocen el derecho de paso en tránsito sin trabas a los buques mercantes, los buques de Estado y, en particular, los buques de guerra que transiten en su modo normal de navegación, así como el derecho de sobrevuelo de las aeronaves, en el Estrecho de Dover. Queda entendido que, de conformidad con los principios aplicables a este régimen conforme a las normas de Derecho Internacional, tal paso se ejercerá de manera rápida e ininterrumpida<sup>452</sup>.

Un reconocimiento indirecto de la navegación en régimen de paso en tránsito a través del Estrecho de Bonifacio, constituido por la isla francesa de Córcega y la isla italiana de Cerdeña, ha sido realizado recientemente por la Organización Marítima Internacional (O.M.I.), a instancias de los Estados ribereños de este estrecho. Previamente, Francia e Italia, constatando los riesgos que para el medio ambiente marino representaba el incremento constante de superpetroleros y buques con sustancias químicamente peligrosas navegando a través del Estrecho de Bonifacio, así como la fácil circunvalación de estas islas, prohibieron en sus legislaciones internas que los buques de estas características que enarbolaran sus pabellones navegaran por este estrecho<sup>453</sup>. No pudiendo prohibir el paso de este tipo de buques con pabellón de terceros Estados, Francia e Italia lograron que la Asamblea de la O.M.I. adoptara, el 4-XI-1993, la Resolución A 766 (18) sobre la navegación en el Estrecho de Bonifacio, y como tal Resolución no vinculante jurídicamente, en la que:

"The Assembly, ...  
bearing in mind the international status of the Strait of Bonifacio,  
recognizing the importance of not derogating from the right of navigation through international straits, ...

1. Recommends Governments to prohibit or at least strongly discourage *the transit of the Strait of Bonifacio* by laden oil tankers and ships carrying dangerous chemicals or substances in bulk liable to pollute, in the event of a casualty, the sea or the coast, as listed in the annex to MEPC.49(31) resolution adopted on 4 July 1991, and which are flying the flag of their respective States...<sup>454</sup>.

Sin embargo, esta tendencia hacia la cristalización consuetudinaria de la navegación en régimen de paso en tránsito por los estrechos internacionales, no ha sido todo lo uniforme que debiera en el caso de las grandes potencias marítimas. De forma tal que, por ejemplo, la antigua Unión Soviética, uno de los Estados más fervorosamente partidarios del paso en tránsito a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional durante la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho

del Mar, con posterioridad a la misma mantuvo una postura bastante ambivalente, consistente en reclamar la libre navegación y sobrevuelo por este tipo de estrechos a lo largo de todo el mundo, con la excepción de los estrechos que caían dentro de su jurisdicción o vecindad. Así, en el Estrecho Tártaro, en los diversos estrechos del Mar de Okhotsk (los estrechos de Corea, Tsugaru y Soya) y al menos en cuatro grandes estrechos árticos, no han actuado conforme a tales principios<sup>(455)</sup>. A menor escala, un distanciamiento respecto de la navegación en régimen de paso en tránsito a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional por parte de los Estados Unidos lo constituye, sin duda, el Convenio, de fecha 1-XII-1988, entre el Reino de España y los Estados Unidos de América de Cooperación para la Defensa<sup>(456)</sup>. Teniendo como fondo la existencia en la orilla española del Estrecho de Gibraltar de la Base Naval de Rota, en este Convenio de Cooperación para la Defensa se confirma la ya tradicional práctica bilateral de ambos Estados, al disponer en el art. 13 del Anejo 3 lo siguiente:

"En su paso por el mar territorial de la otra Parte, los submarinos deberán navegar en superficie, enarbolando su pabellón"<sup>(457)</sup>.

Sin que ninguna norma de este convenio, ni de los anteriores convenios bilaterales entre ambos Estados, excluya de tal mandato el mar territorial español existente en el Estrecho de Gibraltar, ni, obviamente, el mar territorial de los Estados Unidos existente en los estrechos sobre los que tenga soberanía. Por su parte, respecto de la navegación aérea, el art. 2.2 de este convenio tiene el siguiente tenor literal:

"...España concede a los Estados Unidos de América el uso de instalaciones de apoyo y otorga autorizaciones de uso en el territorio, mar territorial y espacio aéreo españoles para objetivos dentro del ámbito bilateral o multilateral de este Convenio. Cualquier uso que vaya más allá de estos objetivos exigirá la autorización previa del Gobierno español. Las anteriores autorizaciones se llevarán a cabo según lo dispuesto en los capítulos II y III de este Convenio"<sup>(458)</sup>.

Esta actitud de las grandes potencias marítimas reclamando la navegación en régimen de paso en tránsito por los principales estrechos internacionales, está comenzando a ser compartida en la práctica por otros Estados que, sin ser grandes potencias marítimas ni Estados ribereños de estrechos internacionales, se benefician sin duda alguna de la existencia de un régimen de navegación más liberal a través de los mismos. Este sería el caso, por ejemplo, de Tailandia, cuyo Ministerio de Relaciones

Exteriores recientemente, el 22-II-1993, no tuvo ningún reparo en hacer públicas unas declaraciones en las que afirmaba que el derecho de paso en tránsito por los estrechos utilizados para la navegación internacional, tal y como se ha regulado en el Convenio de 1982, coincide con normas bien establecidas del Derecho Internacional consuetudinario y con la práctica de los Estados<sup>(459)</sup>.

Una tercera tendencia igualmente presente en la práctica internacional posterior a 1982, está representada por un grupo de Estados, distintos de las grandes potencias marítimas, que ocasionalmente se han referido al paso en tránsito sin que quedara del todo claro si efectivamente se trataba del régimen de navegación previsto con tal denominación en la Parte III del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o, por contra, si lo que se regulaba era el paso por las vías marítimas archipelágicas. Este sería, por ejemplo, el caso del Decreto-Ley nº 14, de 16-VI-1978, de Santo Tomé y Príncipe, en el que tras establecer las coordenadas geográficas de sus líneas de base archipelágicas rectas, el art. 5 dispone lo siguiente:

"La República Democrática de Santo Tomé y Príncipe, sin perjuicio de las disposiciones de los artículos precedentes, y de acuerdo con los principios del Derecho Internacional, respetará la libertad de navegación y de sobrevuelo de los estrechos o de las vías marítimas utilizadas para la navegación internacional"<sup>(460)</sup>.

Lo mismo ocurre con el Tratado, de 31-III-1978, de delimitación entre el Reino de los Países Bajos (por las Antillas Neerlandesas) y la República de Venezuela. Si bien su art. 4.2 menciona expresamente el derecho de paso en tránsito<sup>(461)</sup>, otras disposiciones de este Tratado indican claramente que lo que se establece es un régimen bilateral de navegación marítima y aérea provisional que, en el caso de que las Antillas Neerlandesas trazaran líneas de base archipelágicas rectas, fuera compatible con el derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas<sup>(462)</sup>.

El caso más notable en el que la confusión entre ambos regímenes de navegación ha sido total, es, sin duda, el de Trinidad y Tobago. Si bien por la Ley nº 24, de 11-XI-1986, Trinidad y Tobago se proclamó Estado archipelágico<sup>(463)</sup>, en un reciente Tratado, concluido entre la República de Trinidad y Tobago y la República de Venezuela el 18-IV-1990, sobre la delimitación de áreas marinas y submarinas se ha incluido la siguiente disposición:

"Artículo VI: Sin perjuicio de los derechos de navegación y sobrevuelo reconocidos por el Derecho Internacional en las demás áreas bajo soberanía y/o jurisdic-

ción de las Partes Contratantes, en el estrecho existente entre la Isla de Trinidad y la Isla de Tobago, las naves y aeronaves venezolanas gozarán de la libertad de navegación y sobrevuelo solamente a los fines de tránsito expedito e ininterrumpido por las áreas marinas en referencia, que en lo sucesivo se denominará derecho de paso en tránsito. El paso en tránsito no es incompatible con el paso a través o sobre áreas marinas para entrar, salir de Trinidad y Tobago, el cual está sujeto a las condiciones que regulen la entrada a puertos o similares de acceso. En los otros estrechos existentes en el Golfo de Paria se aplica el paso inocente<sup>(464)</sup>.

Incluso recientemente, esta confusión entre el paso en tránsito y el paso por las líneas marítimas archipelágicas ha terminado por salpicar a las grandes potencias marítimas. Entre el 5-IX-1989 y el 5-X-1989, Indonesia suspendió con carácter temporal el paso de todo tipo de buques a través de los Estrechos de Sunda y Lombok, sin señalar ninguna ruta alternativa, con el fin de realizar en los mismos maniobras militares aeronavales<sup>(465)</sup>. Pese a que ambos estrechos están completamente ubicados dentro de las aguas archipelágicas de Indonesia y, en el mejor de los casos, sirven para conectar una parte de alta mar o de zona económica exclusiva con las aguas archipelágicas de un Estado, este incidente provocó que una serie de Estados (Estados Unidos, Australia, Japón y España, en nombre de los doce Estados miembros de las Comunidades Europeas) protestaran tal suspensión unilateral del paso, alegando tanto las normas relativas al paso por los estrechos como las que regulan el paso por las vías marítimas archipelágicas. Así, por ejemplo, los Estados Unidos, que ya hemos visto cómo reconocieron el carácter de Estado archipelágico de Indonesia<sup>(466)</sup>, tras calificar a los estrechos de Sunda y Lombok como estrechos utilizados para la navegación internacional, afirmaron lo siguiente:

"The United States cannot accept either express closure of the straits or conduct that has the effect of denying navigation or overflight rights"<sup>(467)</sup>.

De una forma similar, la protesta australiana, contenida en el *aide memoire* de 10-X-1988 se refirió, en primer lugar, a las normas que regulan la navegación internacional por los estrechos, de la siguiente forma:

"Australia considers that these straits are important routes for international navigation through and over which all ships and aircraft enjoy rights of passage, and that passage through and over these straits may not be hampered or suspended under international law"<sup>(468)</sup>.

Inmediatamente a continuación se añadió que siempre que Australia había reconocido el carácter de Estado archipelágico de Indonesia, lo hizo sobre la base de que quedaba asegurado el paso a través de y sobre sus aguas archipelágicas, reservándose en consecuencia Australia el derecho a hacer pasar sus buques por tales aguas archipelágicas de conformidad con el Convenio de 1982.

Esta tendencia de la práctica internacional, plantea interesantes problemas de valoración. Si bien es cierto que en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar existe un alto grado de coincidencia entre los contenidos de la navegación en régimen de paso en tránsito y en régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas, también lo es el hecho de que para los estrechos existentes dentro de las aguas archipelágicas de un Estado lo que tal Convenio prevé es el paso por las vías marítimas archipelágicas únicamente en el supuesto de que tal estrecho sea atravesado por vías marítimas o rutas aéreas designadas por el Estado archipelágico o, en su defecto, por las utilizadas normalmente para la navegación internacional. Prescindiendo de este supuesto, la navegación a través de los estrechos existentes en las aguas archipelágicas de un Estado, de conformidad con el Convenio de 1982, debe efectuarse en régimen de paso inocente, por ser éste el régimen de navegación previsto con carácter general para las aguas archipelágicas. Por lo tanto, a tales estrechos jamás se les puede aplicar, según el Convenio de 1982, el régimen de navegación de paso en tránsito<sup>(469)</sup>. Confirmando esta aseveración, puede observarse cómo, en la Parte IV del Convenio de 1982, titulada "*Estados archipelágicos*" no aparece en ninguna ocasión el término "estrecho", de donde se deduce que a los estrechos, considerados en su acepción geográfica, existentes dentro de las aguas archipelágicas, no se les aplica la Parte III de tal Convenio, titulada "*Estrechos utilizados para la navegación internacional*". De ahí que esta tendencia de la práctica internacional suponga un alejamiento respecto del texto del Convenio de 1982 e introduzca un elemento distorsionador de cara a la cristalización consuetudinaria de las disposiciones de este instrumento jurídico relativas a la navegación por los estrechos y por las aguas archipelágicas.

Una última tendencia de la práctica internacional reciente es la actitud mantenida por la inmensa mayoría de los Estados ribereños de estrechos utilizados para la navegación internacional. A este respecto, y por lo que a la navegación en régimen de paso en tránsito se refiere, debe constatar-se, en primer lugar, que casi ningún Estado ribereño de un estrecho utilizado para la navegación internacional ha plasmado tal régimen de navegación en su derecho interno. Es más, se puede generalizar afirmando que, salvo las grandes potencias marinas, los Estados ribereños de estos

estrechos internacionales han utilizado dos vías distintas para no regular el paso en tránsito a través de estos estrechos.

La primera de estas vías ha consistido en la opción, realizada por algunos de estos Estados ribereños de estrechos utilizados para la navegación internacional, de elegir un límite exterior no uniforme para su mar territorial. De forma que, mientras que en general se ha optado por un límite de 12 millas para el mar territorial, se ha escogido un límite inferior en las riberas del estrecho. Con ello se consigue que no desaparezca toda porción de alta mar o de zona económica exclusiva del estrecho en cuestión, y por tal corredor de alta mar o de zona económica exclusiva rigen las libertades de navegación y de sobrevuelo propias de estos espacios marinos, mientras que por las porciones de mar territorial existentes en estos estrechos no rige la navegación en régimen de paso en tránsito, sino el paso inocente.

Este fue el caso, por ejemplo, de la Ley nº 30 de 2-V-1977 sobre el Mar Territorial del Japón<sup>(470)</sup>, pues mientras que en su art. 1 estableció un mar territorial de 12 millas, la disposición suplementaria segunda mantuvo el límite de las tres millas en los estrechos de Soya, Tsugaru, Osumi y en los canales oriental y occidental del Estrecho de Tsushima (o Estrecho de Corea). Actitud totalmente idéntica a la que mantuvo la República de Corea, pues si bien el art. 1 de la Ley nº 3037 de 31-XII-1977 sobre el Mar Territorial de Corea fijó para este espacio marítimo el límite de las 12 millas, el Decreto presidencial nº 9162 de 20-XII-1978 mantuvo las tres millas de mar territorial en el Estrecho de Corea<sup>(471)</sup>. Una actitud similar siguió Francia, pues si bien el art. 1 de la Ley nº 71-1060 de 24-XII-1971 relativa a la delimitación de las aguas territoriales francesas estableció en 12 millas la anchura de su mar territorial, en el art. 3 de la misma Ley está expresamente prevista la posibilidad de una anchura inferior en los casos en los que la costa francesa se enfrente a la de un tercer Estado a una distancia igual o inferior a las 24 millas y en los supuestos en los que no exista una franja de alta mar suficiente para asegurar la libre navegación marítima y aérea<sup>(472)</sup>. Desarrollando este precepto, Francia redujo en el Canal de Córcega de 7 a 5 millas la zona prohibida a la navegación de los superpetroleros en virtud del Decreto nº 78-421 de 24-III-1978 relativo a la lucha contra la contaminación marítima accidental<sup>(473)</sup>. Sin embargo, debe subrayarse que Francia no ha adoptado disposiciones de desarrollo del art. 3 de la Ley relativa a la delimitación de las aguas territoriales francesas ni en el Estrecho de Dover, con una distancia mínima de 21 millas, ni en el Estrecho de Bonifacio entre las islas de Córcega y Cerdeña<sup>(474)</sup>. Más recientemente, la extinta República Democrática Alemana realizó una reducción similar de su mar territorial en el Canal de Kadet, pues si

bien la Segunda Ordenanza, de 20-XII-1984, sobre la aplicación de la Ley de las fronteras del Estado de la República Democrática Alemana amplió a 12 millas la anchura de su mar territorial, en el Canal de Kadet estableció su límite exterior en las 7 millas marinas<sup>(475)</sup>.

Igualmente interesante son las explicaciones que se han dado para justificar esta tendencia de la práctica internacional, pues en vez de alegarse que tales actuaciones confirman lo dispuesto en el art. 36 del Convenio de 1982, relativo a las rutas de alta mar o que atraviesen una zona económica exclusiva que pasen a través de un estrecho utilizado para la navegación internacional<sup>(476)</sup>, como efectivamente es el caso, se han alegado sin embargo argumentaciones distintas. Por un lado, se ha aducido que esta práctica obedecería al deseo de los Estados implicados de no comprometer sus intereses en la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Así, por ejemplo, *Kuribayashi* explicó de la siguiente forma la actuación japonesa:

"It was also explained that if Japan took the initiative in applying the régime of innocent passage in international straits by introducing a 12-mile territorial sea, it would not only conflict with Japan's position at UNCLOS where Japan has insisted on the régime of free passage as a maritime nation as well as an industrially advanced nation, but also might be disadvantageous for ensuring free navigation of Japanese tankers in foreign straits like the Malacca"<sup>(477)</sup>.

Explicación que, aún no siendo válida para el caso de la República Democrática Alemana, recientemente se ha encontrado con una argumentación jurídica de signo contrario, pues se ha afirmado que en tales supuestos se ha evitado expresamente toda mención a la navegación en régimen de paso en tránsito dada la convicción existente en tales Estados de que no es segura la consolidación de este régimen de navegación internacional a través de los estrechos en el derecho consuetudinario internacional. De esta forma, otro jurista japonés, el *Sr. Iguchi*, refiriéndose explícitamente a la legislación japonesa, sostuvo lo siguiente:

"This interim measure was due to our judgement that the unimpeded transit passage régime as embodied in the present text of UNCLOS had not yet ripened into customary international law"<sup>(478)</sup>.

En consecuencia, al valorar esta actividad legislativa de algunos Estados ribereños de estrechos utilizados para la navegación internacional, la conclusión alcanzada por el *profesor Treves* acerca de que tal práctica confirma la convicción de estos Estados de que por sus estre-

chos debe existir un régimen de libertad de paso<sup>(479)</sup>, tiene que complementarse necesariamente con la afirmación de que estos mismos Estados no creen que tal libertad de paso pueda ya garantizarse al amparo del Derecho Internacional consuetudinario, en el que todavía no se ha consagrado la navegación en régimen de paso en tránsito.

Por otro lado, la segunda de las vías utilizadas por la mayoría de los Estados ribereños de estrechos utilizados para la navegación internacional, con el fin de no plasmar en su legislación nacional la navegación en régimen de paso en tránsito, ha consistido en limitarse a ampliar su mar territorial respectivo hasta las 12 millas, sin introducir por contra ninguna alteración en el régimen de navegación propio del mar territorial, ésto es, el paso inocente.

Incluso ha habido supuestos en que algunos de estos Estados ribereños de estrechos utilizados para la navegación internacional, con posterioridad a 1982, han modificado su legislación interna, perfeccionando aún más la reglamentación del derecho de paso inocente a través de su mar territorial, incluyendo el paso por el respectivo estrecho internacional. Este fue, por ejemplo, el caso de España, pues si en la Orden del Ministerio de Marina nº 885/1958, de 29 de marzo<sup>(480)</sup> se afirmaba que "no se requiere autorización especial para el tránsito por las aguas jurisdicciones españolas" de buques de guerra extranjeros, en la Orden del Ministerio de Defensa nº 25/1985, de 23 de abril, en la que se establecen las normas para las escalas de los buques de guerra extranjeros en puertos o fondeaderos españoles y su paso por el mar territorial español en tiempo de paz<sup>(481)</sup>, su art. 11.1 dispone lo siguiente:

"No se requiere autorización especial para el paso de buques de guerra extranjeros por el mar territorial español, en el que están obligados a respetar el paso inocente, con arreglo a las normas consuetudinarias del Derecho Internacional".

Debiéndose añadir que en la Memoria justificativa que acompañó al proyecto de la Orden 25/1985 se afirma que la supresión del término "tránsito" tiene como finalidad "evitar posibles confusiones con la figura de 'paso en tránsito' creada en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en relación con el paso por los estrechos"<sup>(482)</sup>. La Orden 25/1985 supone igualmente una afirmación tajante por parte del Estado español de cuáles son, en su opinión, "las normas consuetudinarias del Derecho Internacional" que regulan el paso a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional: la navegación en régimen de paso inocente sin posibilidad de suspensión.

Esta segunda vía de actuación de los Estados ribereños de estrechos utilizados para la navegación internacional que, insistimos una vez más es la mayoritaria en la práctica internacional, supone un mayor grado de rechazo que el de la primera vía a la consagración consuetudinaria de la navegación en régimen de paso en tránsito. Además de ser contraria directamente con la letra del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, significa una ruptura del pretendido paquete negociador de las grandes potencias marítimas de reconocer el límite de las 12 millas marinas para el mar territorial a cambio de la instauración de la navegación en régimen de paso en tránsito.

Por otra parte, con el fin de sostener que las disposiciones del Convenio de 1982 relativas a la navegación en régimen de paso en tránsito se encuentran ya en un avanzado proceso de consolidación consuetudinaria, se ha alegado que los principales Estados ribereños de este tipo de estrechos, que durante la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar más se opusieron a este régimen de navegación especial, desde 1982 hasta nuestros días han reconocido, en diversas ocasiones, su carácter consuetudinario<sup>(483)</sup>. Con ello, no sólo se afianzaría aún más la consolidación consuetudinaria de la navegación en régimen de paso en tránsito, dada la presunta colaboración de los Estados "particularmente interesados", sino que, además, se evitaría la proliferación de Estados calificables como "objetores persistentes" a la consolidación consuetudinaria del paso en tránsito. Dada la importancia de esta afirmación, conviene comentar la actitud de los principales Estados "particularmente interesados", a saber, Omán, Irán, España y Marruecos, pues se puede alcanzar una conclusión diferente a la señalada.

El Sultanato de Omán ratificó, el 17-VIII-1989, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En tal fecha, formuló varias declaraciones, de las que interesa resaltar la nº 1.2, con el siguiente tenor literal:

"El Sultanato de Omán ejercerá plena soberanía sobre su mar territorial, el espacio suprayacente al mar territorial y el lecho y el subsuelo del mar, de conformidad con las leyes y reglamentos del Sultanato y a las disposiciones de la Convención relativas al principio del paso inocente"<sup>(484)</sup>.

De la no mención expresa del Estrecho de Ormuz en tal declaración, junto con el hecho de que la misma no contenga ninguna referencia explícita al régimen de la navegación internacional a través de los estrechos<sup>(485)</sup>, se ha sostenido un cambio de actitud de tal Estado, favorable al reconocimiento del derecho de paso en tránsito a través de los es-

trechos<sup>(486)</sup>. Opinión cuanto menos dudosa, por la no exclusión de la parte correspondiente del Estrecho de Ormuz del mar territorial omaní y por la explicitación, en tal declaración, del principio del paso inocente. Debe tenerse en cuenta que, a pesar de que Omán declarara su deseo "de poner sus leyes en consonancia con las disposiciones de la Convención", hasta la fecha no ha alterado la redacción del art. 1 del Decreto Real, de 10-II-1981, relativo a su mar territorial, plataforma continental y zona económica exclusiva, que continúa siendo la siguiente:

"El Sultanato de Omán ejerce plena soberanía sobre el mar territorial y el espacio aéreo del Sultanato, así como sobre el lecho y el subsuelo de ese mar, sin perjuicio del principio de paso inocente de embarcaciones y aviones de otros Estados a través de los estrechos internacionales, y de las leyes y reglamentaciones del Sultanato relativas al mismo"<sup>(487)</sup>.

La no alteración de tal disposición normativa indica, en el mejor de los casos, que si Omán hubiera reconocido el derecho de paso en tránsito, lo habría hecho únicamente como derecho convencional, no consuetudinario.

Por su parte, el otro Estado ribereño del Estrecho de Ormuz, la República Islámica del Irán, se ha opuesto siempre expresamente a considerar como de carácter consuetudinario la navegación por los estrechos internacionales en régimen de paso en tránsito. De forma tal que, cuando firmó el Convenio de 1982, formuló la siguiente declaración:

"Notwithstanding the intended character of the Convention being one of general application and of law making nature, certain of its provisions are merely product of quid-pro-quo which do not necessarily purport to codify the existing customs or established usage (practice) regarded as having an obligatory character. Therefore, it seems natural and in harmony with article 34 of the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties, that only State Parties to the Law of the Sea Convention shall be entitled to benefit from the contractual rights created therein.

The above considerations pertain specifically (but not exclusively) to the following:

- The right of transit passage through straits used for international navigation (Part III, Section 2, article 38)..."<sup>(488)</sup>.

Actitud mantenida de nuevo por Irán el 7-VII-1988<sup>(489)</sup>, sin que este Estado haya ratificado hasta la fecha el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Durante el conflicto bélico que enfrentó a Irán e Irak, Irán afirmó su compromiso de mantener abierto el paso a través del Estrecho de

Ormuz<sup>(490)</sup>. Incluso cuando creó sucesivamente su zona marítima de guerra y su zona de exclusión de todo tipo de buques (de dudosa legalidad éstas últimas en el Derecho Internacional), se ha sostenido que las mismas no se aplicaron ni en el Estrecho de Ormuz ni afectaron a las principales rutas marítimas que unen el Golfo Pérsico con el Golfo de Omán<sup>(491)</sup>. Pese a que tal actitud por parte de Irán ha sido considerada como mucho más flexible y favorable a la libre navegación que la mantenida a nivel de principio<sup>(492)</sup>, difícilmente puede deducirse de la misma el reconocimiento de la navegación en régimen de paso en tránsito, toda vez que, como ya hemos indicado, durante los conflictos bélicos el Derecho del Mar cede su lugar, como Derecho de la Paz, en favor del Derecho de los Conflictos Armados<sup>(493)</sup>. Conclusión confirmada por la reciente legislación adoptada por Irán. La Ley de 2-V-1993 sobre las áreas marinas de la República Islámica del Irán en el Golfo Pérsico y en el Mar de Omán establece como el único régimen de navegación de su mar territorial, incluido el existente en el Estrecho de Ormuz, el del paso inocente. Más aún, considera como una excepción a este régimen de navegación, quedando en consecuencia sometido al requisito de la autorización previa, el paso de buques de guerra, submarinos, buques o cualquier objeto flotante de propulsión nuclear o que transporten sustancias nucleares o cualquier otra sustancia nociva o peligrosa para el medio ambiente<sup>(494)</sup>.

Interesantísima ha sido también la actitud de España con posterioridad a 1982. España fue, sin duda, el Estado que lideró la oposición a la navegación en régimen de paso en tránsito durante la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Hasta tal extremo que, en el turno de explicación del voto, el Sr. *Lacleta Muñoz*, representante de la delegación española, afirmara lo siguiente:

"...el Gobierno de España, consciente de la trascendencia política e histórica del momento final de la Conferencia, se ha limitado a abstenerse, por más que considera que su posición, en una cuestión de gran importancia y que le afecta muy directamente, no ha sido recogida adecuadamente en el texto. Se trata de la Parte III del Proyecto de Convención y, muy especialmente, de los artículos 38, 39, 41 y 42. La posición de España en la materia consta en el documento A/CONF.62/L.136. Además, el Gobierno de España tampoco puede aceptar el texto de la Resolución III en su conjunto y objeto en especial el párrafo 2 de ésta.

Por último, el Gobierno de España considera, al menos en relación con las cuestiones antes mencionadas, que los textos aprobados por la Conferencia no constituyen una codificación o expresión del derecho consuetudinario"<sup>(495)</sup>.

Cuando el 4-XII-1984 España firmó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, mantuvo, por medio de las declaracio-

nes que formuló, sus distancias respecto de la navegación en régimen de paso en tránsito por los estrechos utilizados para la navegación internacional y, muy especialmente, respecto de las disposiciones relativas al sobrevuelo de estos estrechos<sup>(496)</sup>. Hasta el punto de que un sector de la doctrina española llegó a considerar que el Estado español se había convertido en un "objeto persistente" a la consolidación consuetudinaria del derecho de paso en tránsito<sup>(497)</sup>.

Recientemente, sin embargo, se ha sostenido que los acontecimientos posteriores supusieron un cambio de actitud por parte de España, incompatible con el objetivo de convertirse en tal "objeto persistente"<sup>(498)</sup>. Afirmación que se deduce única y exclusivamente de la reacción española ante el paso por el estrecho de Gibraltar, en 1986, de aviones pertenecientes a las fuerzas armadas de los Estados Unidos. Los aviones estadounidenses sobrevolaron el estrecho con la misión de realizar una operación de represalias armadas contra Libia. Ante tal acontecimiento, el Presidente del Gobierno español, Sr. *Felipe González*, manifestó en una conferencia de prensa celebrada el día 15-IV-1986 que:

"El paso, en una situación como la del estrecho (de Gibraltar), que está formado por aguas territoriales españolas, marroquíes, etc., es un paso que no perjudica el espacio aéreo español"<sup>(499)</sup>.

Afirmación que, no siendo en principio totalmente correcta, tampoco supone necesariamente un reconocimiento por parte de España de la libertad de sobrevuelo del Estrecho de Gibraltar como uno de los componentes de la navegación en régimen de paso en tránsito. Para que tal reconocimiento hubiera tenido lugar, hubiera sido necesario previamente superar los tres siguientes interrogantes jurídicos. En primer lugar, hubiera sido necesario fijar con precisión qué parte del estrecho fue la que sobrevolaron los aviones estadounidenses: si el mar territorial español o el marroquí, pues de ello depende la identidad del Estado a quien le hubiera correspondido protestar o realizar un reconocimiento tácito. Operación complicada, además, por cuanto no existe un tratado de delimitación de los mares territoriales respectivos entre ambos Estados. En segundo lugar, debería justificarse la aplicación al Estado español, en su caso, del Derecho Internacional General del Mar, y más concretamente, el de un régimen convencional que todavía no ha entrado en vigor, a una situación excepcional como es la de un conflicto bélico entre Estados Unidos y Libia. Finalmente, debe tenerse en cuenta la tradición española, plenamente conforme con el Derecho Internacional, de reivindicar un mar territorial de extensión más reducida, únicamente de tres millas, en

los casos de conflictos armados entre terceros Estados en los que España permanezca neutral<sup>(500)</sup>. En este supuesto, con esta actuación se crea en el Estrecho de Gibraltar un corredor de alta mar o de zona económica exclusiva, en el que rigen plenamente las libertades de navegación y sobrevuelo propias de estos espacios marinos. Es precisamente esta situación la que puede justificar que las declaraciones a la prensa del Presidente del Gobierno español, *Sr. Felipe González*, no supongan forzosamente un reconocimiento por parte de España de la navegación en régimen de paso en tránsito por el Estrecho de Gibraltar.

Esta conclusión ha sido igualmente confirmada por la práctica bilateral posterior a 1986 entre España y los Estados Unidos, Estados que se pueden considerar como los máximos exponentes de los detractores y defensores, respectivamente, de la navegación en régimen de paso en tránsito. Desde la crisis de Libia en 1986, no se ha producido ningún caso adicional de sobrevuelo, por parte de los Estados Unidos, del Estrecho de Gibraltar sin que se hubiera solicitado previamente la oportuna autorización de los Estados ribereños del Estrecho en cuestión<sup>(501)</sup>. Ello indica claramente que las declaraciones del Presidente español no son interpretadas por los Estados Unidos como un acto unilateral que vincule al Estado español. Además, ya hemos indicado cómo la práctica convencional bilateral entre ambos Estados, reflejada en este tema por el Convenio, de fecha 1-XII-1988, sobre Cooperación para la Defensa, refleja un régimen de navegación y sobrevuelo del mar territorial español, incluido el Estrecho de Gibraltar, que coincide con los elementos de la navegación en régimen de paso inocente. Pero es que incluso el art. 12 de este convenio confirma expresamente la tesis de que, en situaciones de crisis o de conflicto armado que afecte a cualquiera de las Partes, puede haber un régimen de navegación marítima y aérea más liberal del que el Convenio sobre la Cooperación para la Defensa entre España y los Estados Unidos de América prevé con carácter general<sup>(502)</sup>.

Debe señalarse, por otra parte, que es insuficiente valorar la práctica española relativa a la navegación a través del Estrecho de Gibraltar única y exclusivamente en relación con el sobrevuelo de aviones estadounidenses, el 14-IV-1986, con el fin de ejercer represalias armadas sobre Libia. Además de la mejora en la redefinición del paso inocente como régimen de navegación en todo el mar territorial español, incluido el existente en el Estrecho de Gibraltar, operada por la ya comentada Orden del Ministerio de Defensa nº 25/1985, de 23 de abril<sup>(503)</sup>, conviene hacer una mención a la postura oficial española en torno a la navegación de los submarinos por el Estrecho de Gibraltar. A este respecto, debe señalarse que, a finales de 1984, ante los rumores del paso sumergido de un sub-

marino atómico soviético por el Estrecho de Gibraltar, se preguntó al Gobierno español cuántos submarinos soviéticos habían sido detectados cruzando sumergidos el estrecho y qué medidas diplomáticas o militares había adoptado el Gobierno español para impedir estas violaciones (del paso inocente) en las aguas nacionales<sup>(504)</sup>. La respuesta del Gobierno español fue la siguiente.

"La detección de un submarino en inmersión no permite determinar su nacionalidad y, en consecuencia, no se puede establecer cuántos de los submarinos detectados son soviéticos.

España dispone, dentro de sus posibilidades, de medios dispositivos para el control de espacios aéreos, de superficie y submarino del Estrecho de Gibraltar, con los cuales se trata de impedir las violaciones que en ellos puedan producirse<sup>(505)</sup>.

Respuesta que indica, fundamentalmente, cuáles son las dificultades con las que se encuentra un Estado ribereño para controlar la navegación en inmersión en sus aguas territoriales. Si bien el Estado español dispone, en el Estrecho de Gibraltar, de los radares necesarios para detectar el paso de cualquier submarino en inmersión, este tipo de control no permite determinar con absoluta precisión la nacionalidad de los submarinos que no naveguen en superficie<sup>(506)</sup>. En consecuencia, aunque el Gobierno español califique el paso en inmersión a través del estrecho como de "violación" de su régimen jurídico de navegación (que no puede ser otro más que el del paso inocente sin posibilidad de suspensión), se ve imposibilitado de adoptar medidas de respuesta diplomáticas o militares ante tales infracciones. Con la misma lógica, se puede sostener que, únicamente en los casos en los que un submarino inicie el paso del estrecho en inmersión y antes de terminar de atravesarlo, por accidente, avería o cualquier otro motivo, se vea forzado a emerger permitiendo la identificación de su pabellón, el Gobierno español deberá necesariamente reaccionar ante tal hecho.

Un ejemplo de tal afirmación lo constituye la reacción española a la colisión, producida en el Estrecho de Gibraltar el 18-IX-1984, entre un submarino nuclear soviético tipo "*Viktor*" y el buque mercante "*Bratstvo*" de idéntica nacionalidad. El accidente se produjo cuando el submarino soviético, procedente del Mediterráneo, entró en inmersión en el estrecho colisionando con el buque mercante "*Bratstvo*" fuera del mar territorial español, en las proximidades de la costa marroquí. Un mes después, el 18-X-1984, la Oficina de Información Diplomática del Ministerio Español de Asuntos Exteriores hizo público un comunicado, en el que se lee lo siguiente:

"Es evidente que el Gobierno español no puede permanecer indiferente a los riesgos de un accidente en el que está envuelto un submarino nuclear, que se produce en la vecindad de las aguas territoriales españolas. Aunque por no tratarse de aguas jurisdiccionales españolas no cabía protesta en el accidente en el que se vio envuelto el submarino soviético 'Viktor', el Ministerio de Asuntos Exteriores ha expresado en Nota Verbal de esta mañana a la Embajada de la Unión Soviética 'su más profunda preocupación por las nulas facilidades dadas por el Capitán del 'Bratstvo' para que las autoridades españolas pudieran presentarse en el punto del accidente con objeto de estimar -y conjurar en su caso- los graves peligros que éste podía suponer para la seguridad de las aguas y costas españolas"<sup>(507)</sup>.

Comunicado del que se deduce que, si la colisión hubiera tenido lugar en el mar territorial español existente en el Estrecho de Gibraltar, en vez de en el marroquí, España habría, evidentemente, protestado por el hecho de la navegación en inmersión de tal submarino soviético y no se hubiera limitado a hacer llegar a las autoridades soviéticas su malestar por el riesgo sufrido en tal accidente.

Apenas un año y medio más tarde, de nuevo el Gobierno fue interpelado en las Cortes Generales en relación con el paso en inmersión de los submarinos. Esta vez se le preguntó, el 5-II-1986, por el número de submarinos extranjeros detectados, independientemente de su nacionalidad, navegando en inmersión por el mar territorial español<sup>(508)</sup>. La contestación del Gobierno español, formulada el 16-IV-1986, es decir, el día siguiente a las declaraciones a la prensa del Presidente del Gobierno, Sr. *Felipe González*, en relación con el paso de aviones militares estadounidenses por el Estrecho, no deja lugar a dudas sobre cuál es la postura oficial española en este tema:

"Se desconoce, ya que la violación del mar territorial español por parte de los submarinos se deriva del hecho de que éstos realizan la navegación en inmersión, infringiendo el artículo 14, punto 6, de la Convención de Ginebra que establece la obligación de navegar en superficie y mostrar la bandera, sin que pueda invocarse las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas del Derecho del Mar de 1982 relativas al paso en tránsito por los estrechos, por no haber entrado en vigor dicho texto"<sup>(509)</sup>.

Respuesta que indica que, si bien el Gobierno español puede detectar todo submarino que navegue en inmersión por el Estrecho de Gibraltar, no tiene capacidad para hacer lo propio en el resto del mar territorial español. Sin embargo, la contestación del Gobierno fue más allá de esta cuestión. Aunque, estrictamente hablando, en la pregunta que se le planteó no había ninguna referencia al Estrecho de Gibraltar, el Gobierno español aprovechó la ocasión que se le brindaba para hacer saber, en su

opinión, cuál es el régimen de navegación que rige en este estrecho. De la referencia al Convenio de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, se desprende sin ningún tipo de duda que España considera el paso inocente sin posibilidad de suspensión como el régimen de navegación existente en este estrecho. Además, se especificó la imposibilidad de alegar el paso en tránsito a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional, por no haber entrado en vigor el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Es decir, que el Gobierno español consideró que este régimen de navegación especial a través de los estrechos, todavía no había alcanzado el carácter de norma consuetudinaria en el Derecho Internacional.

En consecuencia, si se relaciona esta manifestación de la práctica internacional española con la que el día anterior realizó el Presidente del Gobierno español en sus declaraciones a la prensa, se ha de concluir afirmando que el Estado español no consideró a las mismas como implicando un reconocimiento, ni expreso ni tácito, del derecho de paso en tránsito a través del Estrecho de Gibraltar, por no formar parte este régimen de navegación especial del Derecho Internacional en vigor.

Marruecos, Estado igualmente ribereño del Estrecho de Gibraltar, es el último de los Estados ribereños de un estrecho utilizado para la navegación internacional, de los cuales se ha alegado, en mi opinión incorrectamente, que con posterioridad a 1982 ha reconocido como formando parte del Derecho Internacional consuetudinario la navegación en régimen de paso en tránsito<sup>(510)</sup>. Afirmación que se deduce fundamentalmente del hecho de que Marruecos firmara el Convenio de 1982 sin formular ninguna declaración y de que no formulara ninguna protesta cuando en 1986 aviones de las fuerzas armadas estadounidenses sobrevolaran el Estrecho de Gibraltar con destino a Libia. Sin embargo, estos argumentos no parecen tener mucha fuerza jurídica, pues, en primer lugar, Marruecos todavía no ha ratificado el Convenio de 1982<sup>(511)</sup>, lo que reduce notablemente el valor de su firma. Además, nada impide que, si en el futuro decidiera ratificarlo, eligiera tal fecha para formular las declaraciones que estimase oportunas, pues así está expresamente previsto en el art. 310 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, con el límite de lo dispuesto en el art. 309. En segundo lugar, respecto de su actitud ante el sobrevuelo del estrecho ocasionado con motivo del incidente de Estados Unidos con Libia, son igualmente válidas las consideraciones expuestas al comentar la situación de España.

Debe tenerse en cuenta, en consecuencia, no sólo la tenaz oposición de Marruecos en contra del derecho de paso en tránsito como régimen de navegación especial a través de los estrechos internacionales, manifes-

tada a lo largo de la III<sup>a</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar<sup>(512)</sup>, sino además, lo dispuesto en su derecho interno que, en este punto, permanece invariado desde 1973. En este sentido, debe llamarse la atención hacia el art. 3 de la Ley nº 1.73.211, de fecha 2-III-1973, por la que se fija el límite de las aguas territoriales y de la zona de pesca exclusiva de Marruecos, que tiene el siguiente tenor literal:

"Lorsque la distance entre les lignes de base des côtes marocaines et celles d'un Etat étranger qui leur font face est égale ou inférieure à 24 milles marins ou ne permet plus l'existence d'un couloir de haute mer suffisant pour la libre navigation maritime ou aérienne, le droit de transit par les eaux territoriales marocaines et celui de les survoler sont accordés selon les conditions stipulées par les conventions internationales auxquelles le Maroc est partie et conformément au principe du 'passage inoffensive' tel qu'il est reconnu et défini par le droit international"<sup>(513)</sup>.

Disposición que es aplicable a la situación del Estrecho de Gibraltar. La referencia en esta Ley al derecho de tránsito por y sobre el mar territorial marroquí no puede ser interpretada de forma que suponga que Marruecos ha aceptado alguna vez un régimen de navegación distinto al paso inocente no suspendible en el Estrecho de Gibraltar. Pues, además de que tal fórmula es anterior en el tiempo al texto oficioso de la III<sup>a</sup> Conferencia en el que se hizo referencia por primera vez al paso en tránsito<sup>(514)</sup>, el art. 3 expresamente menciona el principio del paso inocente.

Por lo tanto, la no modificación, con posterioridad a 1982, de esta disposición de su derecho interno, es la mejor clave para afirmar que Marruecos no ha aceptado que el paso en tránsito a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional se haya consagrado ya como norma del Derecho Internacional consuetudinario.

Del análisis realizado de las diversas tendencias existentes en la práctica internacional, se deduce que el paso en tránsito, como régimen especial para la navegación internacional de los estrechos que unen una parte de alta mar o de zona económica exclusiva con otra parte de alta mar o zona económica exclusiva, todavía no ha alcanzado el carácter de norma consuetudinaria general del Derecho Internacional. Afirmación que debe entenderse sin perjuicio de que el paso en tránsito sí sea aplicable a la navegación de unos cuantos estrechos internacionales, por haber sido así reconocido explícitamente por sus Estados ribereños.

En estas condiciones, de persistir la actitud de la mayor parte de los Estados ribereños de los estrechos utilizados para la navegación internacional, consistente en no ratificar el Convenio de 1982 y en establecer en sus legislaciones nacionales el paso inocente por los mismos, difícilmen-

te la próxima entrada en vigor del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar podrá hacer cristalizar, en el derecho consuetudinario, este régimen de navegación especial.

En otro orden de ideas, debe señalarse que la práctica internacional posterior a la adopción del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 ha confirmado el carácter de "estrecho histórico" de dos de los cuatro supuestos de estrechos antes citados<sup>(515)</sup>. Así, en primer lugar, respecto del Estrecho de Magallanes, debe traerse a colación los dos últimos párrafos del art. 10 del Tratado de Paz y Amistad celebrado entre Argentina y Chile el 18-X-1984. Disposiciones que tienen el siguiente tenor:

"La delimitación aquí convenida en nada altera lo establecido en el Tratado de Límites de 1881, de acuerdo con el cual el Estrecho de Magallanes está neutralizado a perpetuidad y asegurada su libre navegación para las banderas de todas las naciones en los términos que señala su artículo V.

La República Argentina se obliga a mantener, en cualquier tiempo y circunstancias, el derecho de los buques de todas las banderas a navegar en forma expédita y sin obstáculos a través de sus aguas jurisdiccionales hacia y desde el Estrecho de Magallanes"<sup>(516)</sup>.

El segundo de los supuestos se refiere a los estrechos bálticos y, en particular, al Gran Belt. En el que pudo haber sido un interesante asunto para España y Marruecos, por sus repercusiones sobre el proyecto de enlace fijo a través del Estrecho de Gibraltar, que Finlandia planteó ante el Tribunal Internacional de Justicia sobre el paso a través del Gran Belt, en la Orden del Tribunal de 29-VII-1991, se reconoció el carácter histórico de este estrecho de la siguiente manera:

"Whereas Finland claims in its Application that the Great Belt is a strait used for international navigation, that there is a right of free passage through the Great Belt, governed by the 1857 Treaty of Copenhagen on the Abolition of the Sound Dues and the 1958 Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, and that in this respect account has also to be taken of customary international law and of the transit passage régime of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, and that the right of free passage through the Great Belt extends to drill ships and oil rigs and to ships of reasonably foreseeable design"<sup>(517)</sup>.

### **2.3. La navegación por las aguas archipelágicas y mar territorial adyacente.**

Si bien ya hemos visto cómo el concepto de Estado archipelágico está recibiendo progresivamente un reconocimiento generalizado por parte

de la comunidad internacional<sup>(518)</sup>, conviene preguntarse qué es lo que está sucediendo con el régimen de la navegación internacional a través de las aguas archipelágicas y de su mar territorial adyacente. El establecimiento de un régimen especial de navegación en estos espacios marítimos, fue considerado por las principales potencias marítimas durante la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar como condición *sine qua non* para el reconocimiento del principio archipelágico. Sin embargo, un estudio de la legislación de los Estados que se han proclamado Estados archipelágicos, demuestra que, al menos, existen dos grandes tendencias en la práctica internacional en cuanto a la navegación de las aguas archipelágicas.

Dado que el régimen de la navegación internacional por las aguas archipelágicas fue regulado por primera vez en la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aún hoy es relevante la distinción entre los Estados que se proclamaron Estados archipelágicos con anterioridad a la IIIª Conferencia (Filipinas, Indonesia), de los que lo hicieron durante o con posterioridad a la misma. Mientras que en el primer supuesto el rechazo del régimen de navegación previsto en los artículos 52 y siguientes del Convenio de 1982 es total, en el segundo supuesto el grado de coincidencia con las disposiciones del Convenio de 1982 es mucho mayor, lo que permite abrigar ciertas esperanzas de cara a la cristalización consuetudinaria de estas normas.

Filipinas fue el primer Estado que avanzó una reclamación archipelágica el 7-III-1955<sup>(519)</sup>. Por medio de la Ley nº 3046 de 17-VI-1961 definió las líneas de base de su mar territorial<sup>(520)</sup>, desarrollando su concepto de Estado archipelágico. Conforme al mismo, el ordenamiento filipino es contrario al régimen de navegación previsto en el Convenio de 1982 para las aguas archipelágicas y mar territorial adyacente por varias razones. En primer lugar y más importante, porque desde 1961 las aguas comprendidas dentro de las líneas de base filipinas no son aguas archipelágicas, sino que son consideradas por Filipinas como aguas interiores<sup>(521)</sup>. Disposición que incluso se ha constitucionalizado, llegando con este rango normativo hasta nuestros días<sup>(522)</sup>. En segundo lugar, dado que Filipinas no ratificó el Convenio de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, no le es oponible, convencionalmente, la norma por la que en las "nuevas" aguas interiores surgidas como consecuencia del trazado de líneas de base rectas rige el derecho de paso inocente. Es decir, ante el silencio del ordenamiento jurídico filipino sobre el régimen de la navegación internacional por lo que sin duda constituyen sus aguas archipelágicas, no se trata únicamente de que en las mismas no exista el derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas, sino que tampoco está previsto el derecho de paso inocente por tales aguas.

Con estos antecedentes, debe señalarse que cuando Filipinas firmó el Convenio de 1982 formuló unas declaraciones<sup>(523)</sup>, mantenidas cuando ratificó el Convenio el 8-V-1984<sup>(524)</sup>, pertinentes a estos efectos. Entre las mismas, se encuentran las siguientes:

5. La Convención no se interpretará en el sentido de que enmienda de algún modo las leyes y los decretos o proclamas presidenciales pertinentes de la República de Filipinas; el Gobierno de la República de Filipinas mantiene y se reserva el derecho y la autoridad de introducir cualquier enmienda en dichas leyes, decretos o edictos de conformidad con lo estipulado en la Constitución de Filipinas.

6. De conformidad con la Constitución de Filipinas, el concepto de aguas archipelágicas es análogo al concepto de aguas internas y los derechos de los buques extranjeros relativos al paso en tránsito para la navegación internacional no se aplicarán a los estrechos que comunican esas aguas con la zona económica o con la alta mar".

Declaraciones que fueron muy protestadas por varios Estados<sup>(525)</sup>, por considerarlas constitutivas de reservas, en contra de lo dispuesto en los arts. 309 y 310 del Convenio de 1982. Por ejemplo, Australia objetó tales declaraciones, el 3-VIII-1988, de la siguiente forma:

"En la declaración formulada por la República de Filipinas se afirma que la Convención no afectará a los derechos soberanos de Filipinas derivados de su Constitución, su legislación nacional y cualesquiera tratados en los que Filipinas sea parte. Eso indica, en efecto, que Filipinas no considera que tiene obligación de armonizar sus leyes con las disposiciones de la Convención. Al hacer esa afirmación, Filipinas trata de modificar los efectos jurídicos de las disposiciones de la Convención.

Respalda esta opinión la referencia expresa que se hace en la declaración al estatuto de las aguas archipelágicas. En la declaración se manifiesta que el concepto de aguas archipelágicas adoptado en la Convención es similar al concepto de aguas interiores mantenido con arreglo a las anteriores constituciones de Filipinas y reafirmado recientemente en el artículo 1 de la nueva Constitución de Filipinas en 1987. Es evidente, sin embargo, que en la Convención se distinguen los dos conceptos, y que son aplicables a las aguas archipelágicas obligaciones y derechos diferentes de los que se aplican a las aguas interiores. En particular, se prevé en la Convención el ejercicio por los buques extranjeros del derecho de paso inocente a través de las aguas archipelágicas y del derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas en las aguas archipelágicas.

Por consiguiente, Australia no puede aceptar que la manifestación formulada por Filipinas tiene algún efecto legal o lo tendrá cuando la Convención entre en vigor, y considera que las disposiciones de la Convención deben respetarse sin sujetarlas a las restricciones expuestas en la declaración formulada por la República de Filipinas<sup>(526)</sup>.

Protestas que, únicamente a primera vista, parece que provocaron el efecto deseado, pues, respondiendo a la protesta australiana, Filipinas formuló una nueva declaración, el 26-X-1988, en la que manifestó lo siguiente:

"El Gobierno de Filipinas tiene intención de armonizar su legislación nacional con las disposiciones de la Convención.

Se están adoptando las medidas necesarias para promulgar legislación relativa al paso por las vías marítimas archipelágicas y al ejercicio de los derechos soberanos de Filipinas sobre las aguas archipelágicas, de conformidad con la Convención.

Por consiguiente, el Gobierno de Filipinas desea asegurar al Gobierno de Australia y a los Estados partes en la Convención que Filipinas respetará las disposiciones de dicha Convención"<sup>(527)</sup>.

Pese a que tal declaración suponga un reconocimiento por parte de Filipinas del derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas<sup>(528)</sup>, el proyecto legislativo debatido, sin resultados positivos, en el Parlamento filipino, volvió a identificar el concepto de aguas archipelágicas con el de las aguas interiores filipinas<sup>(529)</sup>. Transcurridos ya más de cinco años desde tal declaración, todavía no se ha producido el anunciado cambio en la legislación filipina.

Indonesia fue el segundo de los Estados que, con anterioridad a la IIIª Conferencia, se proclamó Estado archipelágico. Tal consideración surge de la Declaración Djuanda, de 13-XII-1957, en la que, entre otras cosas, se dispuso lo siguiente:

"...the Government declares that all waters, surrounding, between and connecting the islands constituting the Indonesian state, regardless of their extension or breadth, are integral parts of the internal or national waters which are under the exclusive sovereignty of the Indonesian state. Innocent passage of foreign ships in these internal waters is granted as long as it is not prejudicial to or violates the sovereignty and security of Indonesia"<sup>(530)</sup>.

Declaración en la que llama la atención, tanto como la consideración de tales aguas como aguas interiores, el hecho de que en las mismas se niegue el derecho de paso inocente. En efecto, los buques extranjeros ya no disfrutaban de tal derecho, sino que el mismo se configura como una concesión graciosa y discrecional del Gobierno indonesio<sup>(531)</sup>. En consecuencia, no resultó extraño que la Declaración Djuanda fuera protestada por varios Estados<sup>(532)</sup>, alegando, entre otras razones, que la misma violaba el principio fundamental de la libertad de navegación en alta mar, sin que quedase asegurado tal derecho de paso.

Pese a que Indonesia no lograra el reconocimiento internacional del *wawasan nusantara*, denominación de su concepción archipelágica, el 18-II-1960 aprobó la Ley n<sup>o</sup> 4/1960 relativa a las aguas indonesias, en cuyo art. 1 (3) volvió a insistir en el carácter de aguas interiores de las aguas comprendidas dentro de las líneas de base rectas que unen los puntos más extremos de las numerosas islas indonesias. Por lo que respecta a la navegación por estas aguas "interiores", el art. 3 de esta Ley afirmó el paso inocente de los buques extranjeros, en los términos en que fuera regulado mediante el correspondiente decreto gubernamental<sup>(533)</sup>. Sin embargo, en un memorándum explicativo que se adjuntó a tal Ley, expresamente se afirmó que el paso inocente en las aguas indonesias constituía una facilidad que se otorgaba y no un derecho de los buques extranjeros, por lo que se podía suspender en cualquier momento.

En consecuencia, hubo que esperar hasta 1962, cuando el Gobierno adoptó la reglamentación del paso inocente de los vehículos marinos extranjeros en las aguas indonesias, para que el ordenamiento interno indonesio reconociera tal derecho a los buques extranjeros. Curiosamente, la reglamentación de 1962 reguló el derecho de paso inocente de los buques extranjeros reproduciendo casi literalmente el texto del Convenio de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua. Convenio nunca ratificado por Indonesia. La principal diferencia estribó, precisamente, en que la Reglamentación de 1962 se aplica a las aguas "interiores" y al mar territorial indonesio, pese a que el concepto de aguas interiores no fuera el mismo en ambos textos normativos.

Debe subrayarse, adicionalmente, que la reglamentación de 1962 permanece inalterada en la actualidad. Por tanto, desde la perspectiva indonesia, sus aguas no se consideran archipelágicas, sino interiores. En las mismas, únicamente rige el derecho de paso inocente con posibilidad de suspensión, derecho que no se extiende a las aeronaves y que exige expresamente la navegación en superficie. Además, se prevé igualmente la exigencia de notificación previa para el paso de buques de guerra extranjeros por tales aguas. Todo ello, en definitiva, indica que el derecho indonesio es contrario al régimen de la navegación internacional por las aguas archipelágicas previsto en el Convenio de 1982, fundamentalmente por no haber establecido el derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas<sup>(534)</sup>.

En estas condiciones, la ratificación que Indonesia realizó el 3-II-1986 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, no ha supuesto necesariamente su reconocimiento de este régimen especial de navegación. Buena prueba de ello lo constituye su reacción a las protestas que acarreó la suspensión temporal del paso por los Estrechos

de Sunda y Lombok a finales de 1988<sup>(535)</sup>. Ante la crítica de los Estados Unidos y de las Comunidades Europeas de que tal suspensión no era conforme a las normas del Convenio de 1982 sobre el Derecho de Paso por las Vías Marítimas Archipelágicas, el Ministro de Asuntos Exteriores de Indonesia, *Sr. Alatas* justificó tal actuación aduciendo precisamente su no entrada en vigor. Alegó, en concreto, que Indonesia no había establecido rutas aéreas y vías marítimas archipelágicas porque tal Convenio todavía no era aplicable y que, aún cuando Indonesia hubiera intentado establecerlas, no hubieran podido ser confirmadas por la Organización Marítima Internacional (O.M.I.) por la falta de un "derecho positivo" en vigor. Afirmaciones que expresamente ignoran lo preceptuado en el art. 53.12 del Convenio de 1982 en el sentido de que la no designación de tales rutas y vías no impide que el paso archipelágico se ejerza por las rutas y vías utilizadas normalmente para la navegación internacional<sup>(536)</sup>, como efectivamente sucedía a través de los estrechos mencionados. En definitiva, esta actitud revela que Indonesia considera que el paso por las vías marítimas archipelágicas sólo tiene naturaleza convencional y no consuetudinaria, por lo que aún habiendo ratificado el Convenio de 1982, no tendría porqué reconocerlo frente a los Estados que no lo hayan ratificado<sup>(537)</sup>.

En una situación completamente distinta a la de Filipinas e Indonesia se encuentran los doce Estados restantes que se autoproclamaron Estados archipelágicos durante la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o incluso con posterioridad a la misma<sup>(538)</sup>. En los derechos internos nacionales de estos doce Estados no se repite el equívoco, común a Filipinas e Indonesia, sobre la naturaleza jurídica de estas aguas, pues en todos los casos se las califica con precisión como aguas archipelágicas, distintas, en su caso, de las posibles aguas interiores que puedan existir dentro de las mismas<sup>(539)</sup>. Por otra parte, el régimen de la navegación internacional previsto en estas doce leyes nacionales está muy próximo, pese a lo parco de su reglamentación en ciertas ocasiones y sin perjuicio de algunas desviaciones concretas, al régimen de la navegación internacional previsto en la Parte IV del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

En este sentido, los doce Estados parten de reconocer, como régimen general de la navegación internacional en sus aguas archipelágicas y mar territorial respectivo, a la navegación en régimen de paso inocente<sup>(540)</sup>. Sin embargo, el alcance con el que reconocen el derecho de paso inocente y las consecuencias que se derivan del mismo, varían mucho según los casos. Si bien la regla general es la de referirse expresamente al derecho de paso inocente, éste no es el supuesto ni de Santo Tomé y Príncipe, en cuya legislación se hace referencia a la "libertad de navega-

ción<sup>(541)</sup>, ni de Kiribati y Tuvalu, cuyas legislaciones mencionan el "libre paso"<sup>(542)</sup>. De esta no mención expresa del derecho de paso inocente se deducen, a su vez, consecuencias distintas. La escueta legislación de Santo Tomé y Príncipe no regula en ninguna otra disposición el paso por las vías marítimas archipelágicas, con lo que con la referencia a la "libre navegación" no queda claro a cuál de los dos regímenes de navegación se refiere. La mención en el mismo artículo del "libre sobrevuelo", induce a creer que se trata del paso por las vías marítimas archipelágicas y no del paso inocente. Además, el inciso final de la disposición comentada parece indicar que, prescindiendo de las rutas aéreas y de las vías marítimas utilizadas para la navegación internacional, en el resto de las aguas archipelágicas de Santo Tomé y Príncipe no sería de aplicación, contraviniendo el Convenio de 1982, el régimen general de la navegación de estas aguas, es decir, el paso inocente. Por el contrario, la conclusión que se alcanza es totalmente distinta para Kiribati y Tuvalu, en los que la regulación del paso por las vías marítimas archipelágicas en una disposición normativa distinta<sup>(543)</sup>, permite suponer que por "libre paso" entienden el derecho de paso inocente<sup>(544)</sup>.

Por otra parte, y prescindiendo del supuesto ya comentado de Santo Tomé y Príncipe, debe subrayarse que seis de estos Estados (Cabo Verde, Fidji, Islas Salomón, Kiribati, San Vicente y Granadinas, y Tuvalu) han ido más allá de lo exigido por el Convenio de 1982, toda vez que al reglamentar el derecho de paso inocente por sus aguas archipelágicas y mar territorial correspondiente han extendido la titularidad de este derecho a las aeronaves. Así, por ejemplo, en la Ley de Fidji de 1978, su sec. 10 (1) dispone lo siguiente:

"Subject to the provisions of subsections (2), (3), (4) and (5), ships and aircraft of all States shall, in accordance with the rules of international law, have the right of innocent passage through and over the territorial seas and archipelagic waters"<sup>(545)</sup>.

La regulación que estos Estados realizan del paso por las vías marítimas archipelágicas en disposiciones normativas distintas, permite mantener que en los mismos todavía se distingue entre el régimen general y el especial de la navegación internacional en sus aguas archipelágicas y mar territorial adyacente. Aunque sin duda la extensión unilateral del derecho de paso inocente a las aeronaves extranjeras aproxima el contenido de ambos regímenes, las diferencias entre ellos persisten. Pues además de que los buques podrán navegar en inmersión sólo por las vías marítimas archipelágicas, el sobrevuelo no es suspendible en las rutas aéreas

archipelágicas, sin que nada impida que sí lo sea en el resto del espacio aéreo suprayacente a sus respectivas aguas archipelágicas.

La excepción a este planteamiento sería Cabo Verde. La única disposición existente en su ordenamiento relativa a la navegación de sus aguas archipelágicas es la siguiente:

"Without prejudice to the provisions of the preceding articles and in accordance with the principles of international law, the Republic of Cape Verde respects the freedom of innocent passage and overflight along established navigation routes".

Disposición bastante parca en su contenido, que suscita más interrogantes que orientaciones proporciona. La estructura gramatical de esta disposición conduce a un resultado ambigüo al proceder a su interpretación. Una primera lectura de la misma lleva a la conclusión de que lo que se establece es el derecho de paso inocente en las aguas archipelágicas y en el mar territorial de Cabo Verde, existiendo la posibilidad de sobrevuelo únicamente en las rutas establecidas para la navegación. En este caso, se contradice el régimen de la Parte IV del Convenio de 1982, toda vez que al ejercer el paso por las vías marítimas archipelágicas se imposibilita la navegación en inmersión. Una lectura distinta de esta disposición permitiría afirmar que tanto la navegación inocente como el sobrevuelo sólo son posibles en las rutas establecidas para la navegación. En este supuesto, la contradicción con el Convenio de 1982 es mucho mayor, pues amén de que tampoco permitiría la navegación en inmersión por las vías marítimas archipelágicas, estaría prohibiendo el paso inocente por el resto de las aguas archipelágicas de Cabo Verde. Se podría sostener que, en consonancia con el lenguaje empleado en el Convenio de 1982, la utilización del término "rutas" (aéreas) en vez del de "vías" (marítimas) avalaría la primera de las interpretaciones realizadas. Además, ambas interpretaciones contradicen el texto del Convenio de 1982 pues sólo permiten el sobrevuelo en los casos en los que haya rutas establecidas, cuando el Convenio de 1982 permite que, en su defecto, se ejerza tal paso a través de las rutas utilizadas normalmente para la navegación internacional.

Por otra parte, cuando estos Estados han regulado el derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas, lo han definido con fórmulas muy similares, e incluso idénticas en algunos casos, a la utilizada en el art. 53.3 del Convenio de 1982<sup>(546)</sup>. Sin embargo, este régimen especial de navegación por las aguas archipelágicas no aparece recogido en algunas de las legislaciones de los Estados que se han proclamado archipelágicos. Al margen de los supuestos, ya comentados, de Cabo Verde y de Santo

Tomás y Príncipe, lo mismo ha ocurrido en la más reciente de las proclamas de Estado archipelágico. En efecto, la Ley de 1986 de Trinidad y Tobago únicamente regula el derecho de paso inocente por sus aguas archipelágicas (sec. 11), sin contener ninguna referencia al paso por las vías marítimas archipelágicas. Pero es que además esta laguna resulta difícilmente salvable, pues parece intencionada, dado que esta Ley ha establecido responsabilidades penales agravadas en los supuestos en los que embarcaciones extranjeras pasen por las aguas archipelágicas de Trinidad y Tobago en un régimen de navegación distinto al del paso inocente<sup>(547)</sup>. Disposición que choca frontalmente con el Convenio de 1982.

Debe señalarse también que, en todos los supuestos en los que está expresamente regulado el derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas, existe algún tipo de previsión normativa para designar o sustituir tales rutas aéreas o vías marítimas<sup>(548)</sup> y, salvo en el caso de San Vicente y Granadinas, también se dispone que, hasta el momento de su designación, el paso archipelágico podrá realizarse por y a través de las rutas aéreas y vías marítimas utilizadas normalmente para la navegación internacional<sup>(549)</sup>.

Sin embargo, en otros lugares de este trabajo ya hemos apuntado la existencia de al menos dos tendencias constatables en la práctica internacional reciente de los Estados que, en cierto sentido, contribuyen a dificultar la cristalización consuetudinaria de las normas del Convenio de 1982 relativas a los regímenes de navegación existentes en las aguas archipelágicas. Brevemente recordadas, consisten en la negativa de algunos Estados a trazar líneas de base archipelágicas rectas<sup>(550)</sup>, precisamente para no dar cabida al paso por las vías marítimas archipelágicas entre sus diferentes islas, así como la confusión, en otros supuestos, entre la navegación en régimen de paso en tránsito con la navegación en régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas<sup>(551)</sup>.

### **3. EL CARACTER INOCENTE DEL PASO**

La definición de la inocencia del paso como el no perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño, contenida en el art. 19.1 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, que ya vimos que en este punto siguió fielmente lo dispuesto en el art. 14 (4) del Convenio de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, puede considerarse firmemente establecida en el derecho con-

suetudinario internacional. Buena prueba de ello lo constituyen el gran número de legislaciones nacionales que, con posterioridad a la adopción del Convenio de 1982, han reproducido literalmente el tenor de esta disposición<sup>(552)</sup>.

Por otra parte, con posterioridad a la adopción del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, varios han sido los autores que, prescindiendo por el momento del inciso final de su art. 19.2, consideran que la lista de supuestos de paso no inocente constituye un fiel reflejo de la práctica internacional previa. Es decir, que se limita a codificar el derecho consuetudinario internacional preexistente<sup>(553)</sup>.

Aunque se debe recordar, como indicara *Gidel*, que los Estados no necesitan recoger en su legislación interna las causas por las que el paso deja de ser inocente<sup>(554)</sup>, no es menos cierto que la influencia del listado de supuestos contenido en el art. 19.2 del Convenio de 1982 es perceptible en la legislación interna de los Estados, e incluso lo fue ya con anterioridad a la conclusión de la III<sup>a</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar<sup>(555)</sup>. Más recientemente, resulta fácil constatar como, prescindiendo por el momento del inciso final del art. 19.2 del Convenio de 1982, son abundantes los casos en los que el listado de supuestos de tal artículo se reproduce literalmente<sup>(556)</sup> o casi<sup>(557)</sup> en las leyes internas de varios Estados. En otros supuestos, los Estados han preferido sin embargo mencionar únicamente algunos de los ejemplos del listado del art. 19.2 del Convenio de 1982<sup>(558)</sup>. Finalmente, otros supuestos de legislaciones estatales recientes no contienen ninguna referencia a ningún supuesto del listado del art. 19.2 del Convenio de 1982, ya sea por no referirse al régimen de navegación del mar territorial<sup>(559)</sup>, ya sea por mencionar genéricamente el principio del paso inocente<sup>(560)</sup>, ya sea incluso por remitirse expresamente al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982<sup>(561)</sup>.

En consecuencia, si bien no plantea grandes problemas considerar como perteneciente al Derecho Internacional consuetudinario actual la lista de supuestos introducida en el art. 19.2 del Convenio de 1982, no se puede ni mucho menos afirmar lo mismo sobre el inciso final de tal artículo.

En este sentido, llama la atención, en primer lugar, el reducido número de Estados que en su legislación interna hacen referencia expresa a que no se considerará inocente el paso cuando se realicen actividades no directamente relacionadas con el paso<sup>(562)</sup>. Actitud no compartida, sin embargo, por las grandes potencias marítimas que, en un afán de objetivar la inocencia del paso, se han mostrado partidarias de suprimir tal inciso final, considerando como taxativa la enumeración del art. 19.2 del Convenio de 1982. Este sería el caso, por ejemplo, de la Declaración con-

junta formulada por los Estados Unidos y la Unión Soviética el 23-IX-1989, pues en el punto 3º de las reglas sobre la interpretación uniforme de las normas de Derecho Internacional que rigen el paso inocente, afirmaron lo siguiente:

"El artículo 19 de la Convención de 1982 fija en su párrafo 2º una lista exhaustiva de las actividades que dan lugar a que el paso no sea inocente. El buque que pasa a través del mar territorial y no realiza ninguna de esas actividades se encuentra en paso inocente"<sup>(563)</sup>.

Planteamiento latente también, aunque con una solución distinta, en el derecho interno francés. El Decreto nº 85/185, de 6-II-1985, no sólo suprime la mención de tal supuesto del listado de actividades que, según su art. 3, convierten al paso en no inocente, sino que además considera expresamente que las actividades no directamente relacionadas con el paso y que lo convierten en no inocente son únicamente las contempladas en los demás incisos del art. 19.2 del Convenio de 1982<sup>(564)</sup>. Es decir, también por esta vía se considera como exclusiva y cerrada la enumeración de supuestos realizada en la Convención de 1982.

Alineada en este tema con las grandes potencias marítimas, aunque con un tono más moderado, se encuentra también la Orden 25/1985, de 23-IV, por la que se aprueban las normas para las escalas de buques de guerra extranjeros en puertos o fondeaderos españoles y su paso por el mar territorial español, en tiempo de paz. El art. 11.3 de esta Orden, dispone lo siguiente:

"Para poder efectuar algún ejercicio o cualquier otra operación fuera del simple paso, será preciso obtener la correspondiente autorización del Gobierno español, solicitada por vía diplomática como se indica en el punto 7, para las escalas"<sup>(565)</sup>.

El que cualquier otra operación no directamente relacionada con el simple paso exija la autorización previa del Gobierno español, indica claramente que para España también es exhaustiva la enumeración del art. 19.2 del Convenio de 1982. No obstante, tal planteamiento se atenúa por el uso que el Gobierno español realice de esta facultad de autorizar o denegar actividades no relacionadas con el simple paso.

En un extremo radicalmente opuesto al de las grandes potencias marítimas, e igualmente distante de lo dispuesto en el Convenio de 1982, se encuentran las legislaciones nacionales de algunos países en vías de desa-

rollo que, aún reconociendo el carácter incompleto y abierto del listado del art. 19.2 del Convenio de 1982, corrigen tal subjetividad con el más absoluto relativismo. En esta situación se encuentran, por ejemplo, las leyes que sustituyen la mención de otras actividades no directamente relacionadas con el paso por la de cualquier otra actividad prescrita por las correspondientes autoridades nacionales competentes<sup>(566)</sup>.

Una solución distinta a las anteriores se encuentra en las legislaciones de aquellos Estados en las que se proporciona un listado de supuestos más o menos idéntico al del art. 19.2 del Convenio de 1982, con la novedad de que al regular el supuesto de "cualesquiera otras actividades no directamente relacionadas con el paso", añaden ejemplos concretos. Si bien ésta puede constituir la vía idónea para que en el Derecho Internacional consuetudinario cristalicen nuevos supuestos de actividades no incluidas en el art. 19.2 del Convenio de 1982, debe no obstante tenerse en cuenta que la conformidad con el Derecho Internacional general de los nuevos ejemplos que se introducen, debe establecerse en cada caso concreto.

En este sentido, se puede considerar plenamente conforme con el Derecho Internacional general el art. 6 (b), 10, de la Ley nº 45 de Yemen Democrático, que concluye el catálogo de actividades que convierten el paso en no inocente con la mención de "cualquier otra actividad no relacionada con el paso *o concebida para dificultar la navegación internacional*"<sup>(567)</sup>. Sin embargo, difícilmente es compatible con el Derecho Internacional general el art. 9.2 l) de la Ley de 1990 de Rumanía<sup>(568)</sup>, en la que se considera como no inocente "cualquier otra actividad que no se relacione directamente con el paso *o que se realice en contravención de las condiciones establecidas en la presente Ley*". Tanto del art. 14 (4) del Convenio de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, como del art. 19.1 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se deduce que la mera infracción de la legislación del Estado ribereño cuyo mar territorial se navega no convierte al paso en no inocente. Se necesita adicionalmente que tal infracción sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño.

Por otra parte, a pesar de la amplia acogida que en las legislaciones nacionales está teniendo el listado de supuestos del art. 19.2 del Convenio de 1982, no por ello ha desaparecido de la práctica internacional la tensión entre los criterios objetivos y subjetivos al concretar el carácter inocente o no del paso de algún buque determinado, como fue el caso del buque pacifista *Lusitania Expresso*<sup>(569)</sup>. Este buque de pabellón portugués pretendió llegar a Dili, en Timor Oriental, para denunciar los abusos de los derechos humanos cometidos por las autoridades indonesias, re-

clamar el derecho a la autodeterminación de Timor Oriental y homenajear a las víctimas habidas en los enfrentamientos con las autoridades indonesias en noviembre de 1991. El 25 de febrero de 1992, catorce días antes de que el buque penetrara en el mar territorial indonesio, el Ministerio de Asuntos Exteriores indonesio declaró que la navegación de este buque no sería considerada inocente y que, en consecuencia, no se le permitiría navegar por el mar territorial indonesio. A los pocos minutos de entrar en el mar territorial indonesio el 11 de marzo de 1992, las fragatas de la armada indonesia *KRI Yos Sudarso* y *KRI Ki Hadjardewantara* compelieron al *Lusitania Expresso* a abandonar inmediatamente el mar territorial indonesio, dirigiéndose hacia la alta mar por la ruta más corta. Orden que fue inmediatamente cumplida. Este incidente pone de manifiesto que, aunque el *Lusitania Expresso* no incurriera durante su brevísima estancia en el mar territorial indonesio en ninguna causa del art. 19.2 que objetivamente le hiciera perder el carácter inocente a su paso, ni siquiera la realización de actos de propaganda contra la seguridad del Estado indonesio, Indonesia subjetivamente consideró que la mera presencia de este buque en su mar territorial sí constituía una amenaza contra su seguridad, siendo en consecuencia calificado su paso como de no inocente.

Finalmente, debe subrayarse el hecho de que en la práctica internacional de los Estados posterior a la adopción del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, es constatable la tendencia de que lo dispuesto en su art. 19 está influyendo en la navegación de espacios marítimos distintos del mar territorial. Así ocurre, por ejemplo, en los casos de los Estados ribereños de estrechos internacionales que, en su legislación interna, han establecido el paso inocente como único régimen de navegación para toda la extensión de sus mares territoriales<sup>(570)</sup>. Un supuesto más específico que igualmente puede traerse a colación, es el del Tratado de Paz y Amistad celebrado entre Argentina y Chile el 18-X-1984, pues en su Anexo 2, dedicado a la navegación en el Canal de Beagle, se ha incluido la siguiente disposición:

"Artículo 4. En los casos no previstos en el presente Tratado, los buques argentinos se sujetarán a las normas del Derecho Internacional. Durante el paso dichos buques se abstendrán de realizar cualquier actividad que no esté directamente relacionada con el paso, como las siguientes: ejercicios o prácticas con armas de cualquier clase; lanzamiento, aterrizaje o recepción de aeronaves o dispositivos militares a bordo; embarco o desembarco de personas; actividades de pesca; investigaciones; levantamientos hidrográficos; y actividades que puedan perturbar la seguridad y los sistemas de comunicación de la República de Chile"<sup>(571)</sup>.

Otro supuesto igualmente interesante es el de Trinidad y Tobago. Ya hemos comentado cómo este Estado ha prohibido en sus aguas archipelágicas la navegación en régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas<sup>(572)</sup>. De tal forma, que el único régimen de navegación permitido en estas aguas, según la Ley nº 24 de 1986 sobre las aguas archipelágicas y la zona económica exclusiva de Trinidad y Tobago, es el contemplado en el art. 11 de esta Ley, cuyos dos primeros párrafos tienen el siguiente tenor:

"1) Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, los buques de todos los Estados gozarán del derecho de paso inocente a través de las aguas archipelágicas de Trinidad y Tobago.

2) A los efectos del presente artículo se entenderá por paso el hecho de navegar por las aguas archipelágicas de Trinidad y Tobago con el fin de:

a) Atravesar esas aguas sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores, o

b) Dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ellas<sup>(573)</sup>.

Debiendo subrayarse que el art. 12 de esta Ley, relativo al significado del paso inocente, es una reproducción literal del art. 19 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

#### **4. EXTENSIONES CONTROVERTIDAS DEL DERECHO DE PASO INOCENTE A LOS BUQUES DE CARACTERÍSTICAS ESPECIALES**

El análisis efectuado hasta el momento de la práctica estatal e internacional posterior al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, demuestra un alto grado de coincidencia entre las disposiciones del Convenio relativas al derecho de paso inocente y la práctica internacional más reciente. No obstante, en los supuestos de buques de características especiales, incluidos tanto los buques de guerra, como los de propulsión nuclear o que transporten sustancias peligrosas, la práctica internacional más reciente está rodeada de una aureola de ambigüedad, en la que son fácilmente constatables tendencias contrarias a la extensión incondicionada del derecho de paso inocente a todo tipo de buque, efectuada por el Convenio de 1982.

#### 4.1. Los buques de guerra.

En el decenio subsiguiente a la adopción del Convenio de 1982, el fenómeno más importante que se ha producido en relación con el derecho de paso inocente de los buques de guerra extranjeros por el mar territorial, ha estado determinado por el nuevo espíritu de colaboración existente entre las dos superpotencias y sus respectivos aliados. La relevancia de la afirmación radical del derecho incondicionado de paso inocente de los buques de guerra efectuada por estos Estados, y principalmente por los integrantes del extinto Pacto de Varsovia, viene determinada, aunque sea obvio recordarlo, por la importancia cuantitativa y cualitativa de sus respectivas Armadas.

Esta tendencia es fácilmente constatable tanto en la evolución de la legislación soviética, como en sus relaciones bilaterales más recientes con los Estados Unidos<sup>(574)</sup>. Debe tenerse en cuenta, a este respecto, que aún cuando ambas superpotencias mantuvieron los mismos criterios durante la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la legislación soviética por la que se exigía la autorización previa para la entrada de buques de guerra extranjeros en su mar territorial<sup>(575)</sup> se mantuvo hasta el mismísimo final de la IIIª Conferencia. Situación que comenzó a variar el 24-XI-1982, con la aprobación de la Ley de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas sobre la frontera del Estado soviético<sup>(576)</sup>.

Esta Ley sobre la frontera del Estado soviético de 24-XI-1982 supuso, al menos formalmente, la desaparición del doble estándar de la política exterior y de la legislación interna de la Unión Soviética, dado que por primera vez en su historia el art. 13.1 de esta Ley permitió "el paso inocente a través de las aguas territoriales (el mar territorial) de la Unión Soviética" a toda clase de buques, sin exceptuar los buques de guerra extranjeros. Sin embargo, en la práctica se siguió denegando el derecho de paso inocente a los buques de guerra extranjeros. El art. 13.5 de esta Ley, es del siguiente tenor:

"Los buques de guerra y vehículos submarinos extranjeros gozarán del derecho de paso inocente a través de las aguas territoriales (el mar territorial) de la Unión Soviética de conformidad con los procedimientos que establezca el Consejo de Ministros de la Unión Soviética. No obstante ello, los submarinos y cualesquiera otros vehículos sumergibles deberán navegar en la superficie y enarbolar su pabellón".

Realizando una interpretación bastante radical del art. 22 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, tal actuación del Consejo de Ministros de la Unión Soviética se plasmó en el Decreto

nº 384 de 28-IV-1983 por el que se aprobó la Reglamentación de la navegación y estancia de los buques de guerra extranjeros en las aguas territoriales (mar territorial), aguas interiores y puertos de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas<sup>(577)</sup>. Según el art. 12 del mismo, los buques de guerra extranjeros sólo podrían ejercer el derecho de paso inocente a través de las vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en el mar territorial soviético, existentes únicamente en tres mares ribereños de la Unión Soviética, entre los que no se encontraba el Mar Negro<sup>(578)</sup>. En todos los demás casos, el paso inocente de los buques de guerra extranjeros sólo podría realizarse previa la autorización del Consejo de Ministros de la Unión Soviética y por las vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico que el Consejo de Ministros acordase. En definitiva, por la vía reglamentaria se introdujo nuevamente el doble estándar en la política de la Unión Soviética que, si bien seguía manteniendo el derecho incondicionado de paso inocente de sus buques de guerra por los mares territoriales extranjeros, negaba tal derecho a los buques de guerra extranjeros, o al menos lo condicionaba, en varias partes de su mar territorial.

Tal normativa fue fuertemente protestada por los Estados Unidos y el Reino Unido. De hecho, los Estados Unidos no se limitaron a reaccionar por la vía diplomática. Durante la administración del *Presidente Reagan*, y cumpliendo con el Programa de Libertad de Navegación del Departamento de Estado de los Estados Unidos<sup>(579)</sup>, se tentó la política de la Unión Soviética sobre este particular. El 13-III-1986, a través de los estrechos turcos, el crucero *Yorktown* y el destructor *Caron*, de los Estados Unidos, penetraron en el mar territorial soviético por el Mar Negro, llegando a 6 millas de distancia de la Península de Crimea. Ambos buques de guerra estadounidenses desobedecieron la orden del comandante del buque de guerra soviético *Ladnyi* de abandonar inmediatamente el mar territorial de la Unión Soviética, lo que provocó las correspondientes protestas del Ministro de Asuntos Exteriores soviético. Apenas dos años después, el 12-II-1988, los mismos buques de guerra estadounidenses repitieron el mismo recorrido. En esta ocasión, sin embargo, los buques de guerra soviéticos no se limitaron a ordenar el abandono del mar territorial soviético, sino que, ante el incumplimiento de tal orden, iniciaron además un intercambio de cañonazos. Como resultado de los mismos, no hubo que lamentar, afortunadamente, más que daños materiales. No obstante, esta vez el Ministerio de Asuntos Exteriores soviético no se limitó a considerar tal acción como "agresiva y provocativa", sino que adelantó la política oficial soviética al respecto, al afirmar que:

"As far as the right of innocent passage is concerned, the following has to be elucidated: According to existing Soviet rules, foreign warships only enjoy such right in places where sea lanes for international navigation are established. The configuration of the U.S.S.R. coast is such that sea routes of this kind only pass in three places: In the Baltic Sea and the Seas of Okhotsk and Japan. In the Black Sea there are no such designated sea lanes. This the American official authorities and commanders of warships are well inform and know it"<sup>(580)</sup>.

Declaración que confirmó la concepción más estricta de la Unión Soviética sobre el derecho de paso inocente de los buques de guerra extranjeros por su mar territorial.

El interrogante sobre si los buques de guerra extranjeros tienen el derecho de paso inocente en los casos en los que no existan vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico, sólo pudo ser solucionado cuando la "Perestroika" alcanzó credibilidad internacional. Momento que llegó el 23-IX-1989, cuando en Wyoming el Ministro soviético de Asuntos Exteriores *Sr. Eduard Shevardnadze* y el Secretario de Estado de los Estados Unidos *Sr. James Baker*, emitieron una Declaración Conjunta, en la que se contiene una interpretación uniforme de las normas de Derecho Internacional que rigen el paso inocente<sup>(581)</sup>. Tal Interpretación uniforme parte de reconocer expresamente el derecho incondicionado de todo buque de guerra al paso inocente, al afirmar lo siguiente:

"Todos los buques, con inclusión de los buques de guerra, independientemente de su carga, armamento y medio de propulsión, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial de conformidad con el Derecho Internacional, para lo cual no se requiere notificación ni autorización previas".

Para solucionar los incidentes del tipo de los que se produjeron por dos veces en el Mar Negro, se añadió intencionadamente el siguiente párrafo:

"Los buques que ejerzan el derecho de paso inocente deberán cumplir todas las leyes y reglamentos adoptados por el Estado ribereño de conformidad con las normas respectivas de Derecho Internacional según constan en los artículos 21, 22, 23 y 25 de la Convención de 1982. Esas normas incluyen las leyes y reglamentos que exigen que los buques que ejercen el derecho de paso inocente a través de su mar territorial utilicen las vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico que el Estado ribereño establezca cuando sea preciso para proteger la seguridad de la navegación. *En las zonas en que no se hayan establecido tales vías marítimas o dispositivos de separación del tráfico, los buques gozarán no obstante del derecho de paso inocente*"<sup>(582)</sup>.

Disposición que supone un giro de 180 grados en la política marítima de la Unión Soviética, respecto de las declaraciones que apenas dos años antes formuló su Ministro de Asuntos Exteriores con motivo de la segunda operación de puesta en práctica en el Mar Negro del paso inocente por buques de guerra estadounidenses. Por otra parte, el mismo día en que entró en vigor tal Declaración Conjunta, entró igualmente en vigor la nueva versión del art. 12 de la Reglamentación de la Navegación y Estancia de los Buques de Guerra Extranjeros en las Aguas Territoriales (mar territorial), Aguas Interiores y Puertos de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, merced al Decreto nº 759 aprobado por el Consejo de Ministros de la Unión Soviética el 20-IX-1989<sup>(583)</sup>. Desde entonces, desapareció el doble estándar de la política exterior y de la legislación interna de la Unión Soviética sobre el derecho de paso inocente de los buques de guerra extranjeros<sup>(584)</sup>.

En definitiva, las dos superpotencias llegaron a un acuerdo que consagra no sólo el derecho incondicionado de paso inocente de los buques de guerra por el mar territorial de terceros Estados, sino que además recoge la concepción más amplia de tal derecho, aún en los casos en los que no existan vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico. Debe apuntarse, no obstante, que la rápida disolución del Estado soviético que se produjo posteriormente, ha provocado que surjan nuevamente dudas acerca de si los nuevos Estados configurados de la desaparecida Unión Soviética mantienen la misma postura<sup>(585)</sup>.

Si bien la tendencia al acercamiento de criterios entre los países que pertenecen a la O.T.A.N. y los que en su día integraron el Pacto de Varsovia, en cuanto a la afirmación del derecho incondicionado de paso inocente de los buques de guerra, es una cuestión que parece ya casi zanjada, no puede decirse lo mismo desde una perspectiva global de las relaciones internacionales.

Las declaraciones efectuadas por varios Estados al ratificar el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 manifiestan que un reducido grupo de Estados todavía no han superado las discrepancias que, en torno al paso inocente de los buques de guerra, evidenciaron en el momento final de la IIIª Conferencia y con motivo de las declaraciones realizadas al firmar el Convenio de 1982<sup>(586)</sup>.

En este sentido, cabe destacar que sólo dos Estados han declarado, al ratificar el Convenio de 1982, que el paso de buques de guerra extranjeros por su mar territorial está sometido a la autorización previa del Estado ribereño<sup>(587)</sup>. Así, por ejemplo, cuando el 17-VIII-1989 el Sultanato de Omán ratificó el Convenio de 1982, formuló, entre otras, la siguiente declaración:

"El paso inocente queda garantizado a los buques de guerra por las aguas territoriales de Omán, a condición de autorización previa. Esto se aplica asimismo a los submarinos, a condición de que naveguen en la superficie y enarboleden el pabellón de su Estado de matrícula".

Por su parte, únicamente otros dos Estados han insistido en el requisito de la notificación previa<sup>(588)</sup>. Por ejemplo, cuando el 20-VI-1986 Yugoslavia ratificó el Convenio de 1982, formuló la siguiente declaración:

"En ejercicio del derecho de que disfrutaban los Estados partes de conformidad con el artículo 310 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Gobierno de la República Federativa Socialista de Yugoslavia considera que todo Estado ribereño puede, por ley o reglamento, someter el paso de buques de guerra extranjeros a la exigencia de notificación previa al Estado ribereño de que se trate y limitar el número de buques que pasen simultáneamente, de conformidad con el Derecho Internacional consuetudinario y en aplicación de las disposiciones que regulan el derecho de paso inocente (artículos 17 a 32 de la Convención)".

Postura esta última que fue considerada expresamente como compatible con el Convenio de 1982 por un Estado que no exige este requisito en su legislación interna<sup>(589)</sup>.

Debe señalarse además que sólo un Estado se refirió a la declaración que el Presidente de la IIIª Conferencia leyó el 26-IV-1982, mediante una remisión indirecta por la que reafirmó en su integridad las declaraciones efectuadas con motivo de la firma del Convenio de 1982<sup>(590)</sup>.

Sin perjuicio de que en el futuro pueda aumentar el número de Estados que formulen declaraciones sobre el paso de buques de guerra por su mar territorial, el reducido número de Estados que hasta el momento ya las han formulado contrasta notablemente con el análisis de las disposiciones existentes a este respecto en las legislaciones internas de los Estados. Según un estudio del Gobierno británico, a 1-I-1992, 37 Estados, de un total de 139 Estados ribereños listados, todavía exigían los requisitos de la notificación o de la autorización previas para el paso de buques de guerra extranjeros por su mar territorial<sup>(591)</sup>. Datos que, por sí solos, reflejan las dificultades existentes para determinar concretamente cuál es el contenido del Derecho Internacional consuetudinario actualmente vigente.

Cabe recordar en este sentido que, no sin ciertas vacilaciones, se ha adelantado la opinión<sup>(592)</sup> de que se podría considerar que el derecho incondicionado de paso inocente de los buques de guerra extranjeros ha adquirido ya el *status* de derecho consuetudinario internacional<sup>(593)</sup>. De la

obligatoriedad de tal costumbre internacional, se escaparían, por haberse convertido en "objetores persistentes", los Estados que en su legislación interna han introducido los requisitos de la notificación o de la autorización previas. Aún más, de este grupo de Estados que se exceptúa del cumplimiento de tal costumbre internacional, excluye tanto a los Estados que, pese a lo dispuesto en su legislación interna, no exigen tales requisitos en la práctica, como a los Estados que no insistieron sobre este particular al firmar, ratificar o adherirse al Convenio de 1982.

No compartimos plenamente esta opinión, porque no queda suficientemente claro que se haya operado tal reducción en el contenido de la norma consuetudinaria que rige el paso de los buques de guerra por el mar territorial de terceros Estados. Ya hemos visto cómo con anterioridad al Convenio de 1982, el derecho consuetudinario internacional relegaba este tema a la discrecionalidad del Estado ribereño. En su virtud, unos Estados exigieron la autorización previa, otros menos la notificación previa, mientras que otro grupo de Estados no condicionaron en absoluto tal paso. Lo que la práctica internacional posterior al Convenio de 1982 revela es, en nuestra opinión, una tendencia muy fuerte hacia la afirmación del derecho incondicionado de paso inocente de los buques de guerra extranjeros que, por el momento, no ha acabado con la práctica de algunos Estados, minoritaria pero importante, de condicionar tal paso a la notificación o autorización previas.

Tal tendencia hacia la afirmación definitiva del derecho incondicionado de paso inocente de los buques de guerra extranjeros, se ha explicitado cada vez más en la legislación de los Estados occidentales. Así, se puede citar como ejemplo el art. 11.1 de la Orden española nº 25/1985, de 23-IV-1985, que tiene la siguiente redacción:

"No se requiere autorización especial para el paso de buques de guerra extranjeros por el mar territorial español, en el que están obligados a respetar el "paso inocente", con arreglo a las normas consuetudinarias del Derecho Internacional"<sup>(594)</sup>.

En los que fueron los Estados de la Europa del Este, el cambio de actitud que sobre este tema evidenciaron en la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, con posterioridad a la misma se concretó en cambios legislativos por los que progresivamente se fue introduciendo el derecho incondicionado de paso inocente de los buques de guerra extranjeros. Este fue el caso, ya comentado, de la Unión Soviética, así como también de la República Democrática Alemana<sup>(595)</sup> y de Bulgaria<sup>(596)</sup>.

Por lo que respecta a la praxis de los países en vías de desarrollo, *G. Cataldi* ha demostrado cómo, a partir de 1978, se evidencia una renuncia a la defensa radical de los requisitos de la notificación o autorización previas para el paso de los buques de guerra extranjeros<sup>(597)</sup>. Las legislaciones nacionales adoptadas por estos Estados desde tal fecha, ya no exigen expresamente estos requisitos, salvo en cuatro supuestos<sup>(598)</sup>. Lo más frecuente es que el derecho de paso inocente se atribuya a todos los buques extranjeros, con mención expresa en ocasiones de los buques de guerra, "de conformidad con las reglas del Derecho Internacional"<sup>(599)</sup>. En otros supuestos, se ha producido una remisión expresa al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982<sup>(600)</sup>. Finalmente, otras leyes de países en vías de desarrollo prevén el derecho de paso inocente a favor de todos los buques extranjeros, sin ulteriores precisiones<sup>(601)</sup>.

Sin embargo, esta tendencia mayoritaria de la práctica internacional reciente en pro de la consagración definitiva del derecho incondicionado de paso inocente de los buques de guerra extranjeros, no ha logrado terminar con la práctica de algunos Estados de condicionar tal paso a los requisitos de la notificación o autorización previas.

En este sentido, todavía hoy algunos países occidentales, como Finlandia, Suecia y Dinamarca, condicionan el paso de buques de guerra extranjeros por sus mares territoriales a la previa notificación<sup>(602)</sup>. Por otra parte, varios Estados que, en un pasado no muy remoto, estuvieron relativamente próximos a la órbita soviética, en su legislación más reciente siguen manteniendo los requisitos de la notificación o de la autorización previas<sup>(603)</sup>. Finalmente, debe señalarse que un grupo relativamente importante de Estados en vías de desarrollo siguen exigiendo la notificación previa, como sería el caso de la India<sup>(604)</sup> o la autorización previa del Estado ribereño, como sería el caso de China<sup>(605)</sup>.

En estas circunstancias, no creemos que sea posible afirmar que ya se haya producido la modificación del contenido de la norma consuetudinaria que, con anterioridad al Convenio de 1982, regulaba el paso de buques de guerra por el mar territorial de terceros Estados. Pese a una fuerte tendencia en contrario de la práctica internacional más reciente, tal norma consuetudinaria todavía persiste. De tal modo que, probablemente, la modificación del contenido de esta norma consuetudinaria sólo podrá ser viable tras la entrada en vigor del Convenio de 1982.

#### **4.2. Los buques de propulsión nuclear y los buques que transportan sustancias peligrosas.**

Tras la adopción del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, un tema que se está revelando cada vez más

como polémico y controvertido es el de la extensión del derecho de paso inocente a cierta clase de buques extranjeros, como los de propulsión nuclear y los dedicados al transporte de sustancias peligrosas.

Sobre la navegación de estos buques por el mar territorial, lo primero que debe tenerse en cuenta es que el art. 17 del Convenio de 1982, que es la primera norma de este instrumento jurídico relativa al paso inocente por el mar territorial y ubicada en la Subsección A ("Normas aplicables a todos los buques") de la Sección Tercera de la Parte II, afirma con carácter general el derecho de paso inocente de todos los buques, sin crear ninguna excepción en razón del modo de propulsión ni del cargamento del buque. A mayor abundamiento, en la misma Subsección se contiene una norma que supone un reconocimiento expreso del derecho de paso inocente de este tipo de buques, al afirmarse lo siguiente:

"Art. 23. Buques extranjeros de propulsión nuclear y buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas.

Al ejercer el derecho de paso inocente por el mar territorial, los buques extranjeros de propulsión nuclear y los buques que transporten sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas, deberán tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución que para tales buques se hayan establecido en acuerdos internacionales".

Sin embargo, con posterioridad a la adopción de este Convenio, se ha incrementado<sup>(606)</sup> en la práctica de los Estados la tendencia a impugnar tal reconocimiento de este derecho de paso para esta categoría especial de buques. Así, por ejemplo, Egipto formuló la siguiente declaración al ratificar el Convenio de 1982:

"Declaración relativa al paso de buques de propulsión nuclear o de características similares por el mar territorial de Egipto.

De conformidad con las disposiciones de la Convención relativas al derecho del Estado ribereño a reglamentar el paso de buques por su mar territorial, y por cuanto el paso de buques extranjeros de propulsión nuclear y de buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas entraña diversos riesgos.

Por cuanto en el artículo 23 de la Convención se estipula que los buques de esa índole deberán, al ejercer el derecho de paso inocente por el mar territorial, tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución que para tales buques se hayan establecido en acuerdos internacionales.

El Gobierno de la República Árabe de Egipto declara que exigirá de los buques citados que obtengan una autorización antes de adentrarse en el mar territorial de Egipto, hasta tanto se hayan concertado esos acuerdos internacionales y Egipto sea parte en ellos<sup>(607)</sup>.

Pese a que otros Estados formularon declaraciones similares<sup>(608)</sup>, las mismas fueron impugnadas, ya fuera con carácter general<sup>(609)</sup>, ya fuera con carácter específico<sup>(610)</sup>.

Con posterioridad a 1982, ha sido sobre todo en la negociación de tratados multilaterales donde se han manifestado estas tendencias contradictorias de la práctica estatal reciente. En consecuencia, se han producido curiosas soluciones de compromiso, en las que no se prejuzga las posiciones de principio de las diversas partes<sup>(611)</sup>. Así, por ejemplo, el art. 5.2 del Tratado, adoptado en Rarotonga el 6-VIII-1985, sobre la zona des-nuclearizada del Pacífico Sur, dispone lo siguiente:

"Todas las Partes, en ejercicio de sus derechos soberanos, conservan la libertad de decidir por sí mismas si permitirán visitas de buques y aeronaves extranjeros a sus puertos y aeropuertos, el tránsito por su espacio aéreo por aeronaves extranjeras, y la navegación de buques extranjeros en su mar territorial o sus aguas archipelágicas de una manera que no se compadezca con los derechos de paso inocente por el mar territorial, vías marítimas archipelágicas o en tránsito por los estrechos"<sup>(612)</sup>.

Solución original, pues si por un lado supone reconocer el derecho de paso inocente de los buques de propulsión nuclear o que transporten material o desechos radioactivos, por otro lado se deja a la libre discreción de los Estados la interpretación de las normas relativas a la navegación en régimen de paso inocente, llegando hasta el extremo de reconocer la libertad de los Estados para permitir o no el paso de esta categoría especial de buques por su mar territorial.

Sin ningún tipo de dudas, donde esta divergencia de opiniones se ha manifestado con mayor intensidad, ha sido en el Convenio sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, adoptado en Basilea el 22-III-1989<sup>(613)</sup>. En la negociación de este Convenio, que también se aplica a los movimientos transfronterizos de estos desechos por el mar territorial, el grupo de Estados partidarios de no menoscabar en lo más mínimo el derecho de paso inocente de los buques que transportasen estos desechos, logró la inclusión de la siguiente disposición:

"Art. 4.12: Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará de manera alguna a la soberanía de los Estados sobre su mar territorial establecida de conformidad con el Derecho Internacional, ni a los derechos soberanos y la jurisdicción que poseen los Estados en sus zonas económicas exclusivas y en sus plataformas continentales de conformidad con el Derecho Internacional, ni al ejercicio, por parte de los buques y aeronaves de todos los Estados, de los derechos y libertades

de navegación previstos en el Derecho Internacional y reflejados en los instrumentos internacionales pertinentes".

Sin embargo, el art. 6, párrafos 1-4, prevé la obligación del Estado de exportación de notificar previamente, tanto al Estado de importación como a todos los Estados de tránsito, la intención de iniciar estos movimientos transfronterizos de desechos peligrosos, así como de solicitar su autorización previa. En este sentido, tanto el Estado de importación como todos los Estados de tránsito deberán responder "por escrito al notificador, consintiendo en el movimiento con o sin condiciones, rechazando el movimiento o pidiendo más información"<sup>(614)</sup>. A mayor abundamiento, se ha llegado incluso a prever en el Convenio de Basilea la posibilidad de que alguna Parte ejerza "su derecho a prohibir la importación de desechos peligrosos y otros desechos para su eliminación" (art. 4.1 (a)), lo que en la práctica normalmente significará que su mar territorial tampoco podrá ser utilizado en tránsito a otros Estados de importación, con las consecuencias pertinentes para el paso de los buques que transporten estos desechos por el mar territorial de estos Estados.

La combinación de todas estas disposiciones ha dado por resultado una situación de ambivalencia y ambigüedad, notable sobre todo en las declaraciones efectuadas por los Estados al firmar el Acta Final o el Convenio de Basilea. De esta forma, por ejemplo, Ghana y Líbano declararon, al firmar el Acta Final, que toda importación de desechos tóxicos, peligrosos u otros estaba totalmente prohibida en su territorio<sup>(615)</sup>. Varios Estados sudamericanos, tales como Colombia, Ecuador, México, Uruguay y Venezuela afirmaron que el Convenio de Basilea protege sus derechos soberanos como Estados ribereños en todo su territorio, incluido su mar territorial<sup>(616)</sup>. Por su parte, Portugal expresamente declaró lo siguiente:

"La República Portuguesa declara que exigirá la notificación de todo movimiento transfronterizo de desechos peligrosos que se efectúe a través de la zona de su jurisdicción nacional hasta tanto no se haya instituido un sistema de comunicación de información previa, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 15 del presente Convenio"<sup>(617)</sup>.

Más moderadamente, la delegación de Turquía afirmó que el mecanismo de la notificación previa debería reforzarse, al menos en relación con los países de tránsito<sup>(618)</sup>.

Sin embargo, en un extremo diametralmente opuesto, las delegaciones del Japón y de la extinta República Democrática Alemana sostuvieron el derecho de paso inocente incondicionado de los buques dedica-

dos al transporte de estos desechos<sup>(619)</sup>. Así, por ejemplo, entre las declaraciones del Japón figura la siguiente:

"El Gobierno del Japón entiende que nada en el presente Convenio se interpretará en el sentido de que requiere la notificación o el consentimiento de cualquier Estado por el mero paso de desechos peligrosos a bordo de un buque de una parte que ejerce sus derechos de navegación conforme al Derecho Internacional".

Debiendo señalarse que, posteriormente, la República Federal de Alemania, Reino Unido e Italia, adoptaron una actitud idéntica a la del Japón<sup>(620)</sup>.

Dadas las distintas interpretaciones posibles sobre las disposiciones citadas de los Convenios de Rarotonga y de Basilea, su valoración resulta irremediablemente dudosa para fijar las relaciones entre el Convenio de 1982 y la práctica reciente de los Estados. A este respecto, se ha señalado<sup>(621)</sup> que, aún suponiendo que ambos Convenios limitaran el derecho de paso inocente de los buques a propulsión nuclear y de los que transporten sustancias peligrosas, tales límites no serían más que prescripciones convencionales que no afectarían, para los terceros Estados, el carácter consuetudinario de la norma recogida en el art. 23 del Convenio de 1982, aparte de que las remisiones operadas por los Convenios de Rarotonga y de Basilea al Derecho Internacional confirmarían todavía más el carácter consuetudinario del Convenio de 1982 en este punto.

Conclusión confirmada por la práctica internacional reciente, pues al margen del supuesto emblemático de Haití<sup>(622)</sup>, en las legislaciones nacionales recientes sobre el mar territorial, o bien se contienen reproducciones más o menos literales del art. 23 del Convenio de 1982<sup>(623)</sup> o, lo que es mucho más frecuente, no se realiza ninguna mención ni de los buques de propulsión nuclear ni de los buques que transporten sustancias peligrosas, afirmándose al mismo tiempo el derecho de paso inocente de todo tipo de buques<sup>(624)</sup>.

Sin embargo, debe apuntarse que la progresiva importancia que está cobrando en la opinión pública y en la de los Estados<sup>(625)</sup> la necesaria protección del medio ambiente, junto a las enormes dimensiones que puede tener la contaminación accidental causada por esta categoría especial de buques, puede llevar a que, mediante las declaraciones formuladas al ratificar estos Convenios o al adoptar legislación de desarrollo, aparezca una tendencia que, a la larga, suponga una derogación expresa del art. 23 del Convenio de 1982.



## **VII. CONCLUSIONES**



A lo largo de todo este trabajo de investigación, hemos podido comprobar cómo la principal aportación que el siglo XX representa, para el estudio de las normas internacionales que regulan el paso de buques extranjeros por el mar territorial, consiste precisamente en la positivización de tales normas mediante sucesivos intentos codificadores. Tanto la Conferencia de Codificación de La Haya, como las diversas conferencias codificadoras de esta materia auspiciadas por las Naciones Unidas, han ido progresivamente perfilando el contenido de las normas que regulan la navegación por el mar territorial. Sin embargo, pese al amplio empeño codificador y como demuestra el estudio de la práctica internacional que se ha desarrollado con posterioridad al último de los Convenios de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, todavía no se ha logrado aunar un amplio consenso de todos los miembros de la comunidad internacional en varios de los temas clave de la navegación de buques por el mar territorial de terceros Estados en tiempo de paz.

La Primera Conferencia Internacional para la Codificación del Derecho Internacional, celebrada en La Haya en 1930, realizó una serie de aportaciones fundamentales, plenamente vigentes todavía hoy, pese a lo negativo de sus resultados finales. La más importante de tales aportaciones, en nuestra opinión, fue la de concebir con precisión la naturaleza del paso de buques por el mar territorial de Estados terceros como una limitación a la soberanía de los Estados ribereños. Precisamente en ello radica la esencia de la reglamentación internacional de la navegación por este espacio marino. La necesidad de conjugar el interés de la comunidad internacional por la libertad de comunicaciones con el interés del Estado ribereño en su propia seguridad, no sólo obliga a perfilar con el mayor detalle posible el alcance de esta normativa, sino que es la fuente de los problemas que la impregnan.

Otras aportaciones positivas de los trabajos de esta Conferencia, fueron las de consagrar las dos acepciones, paralelo y perpendicular a la dirección de la costa, del paso; referir la titularidad del derecho de paso única y exclusivamente a los buques y no a las aeronaves; explicitar la obligación de los submarinos de navegar en superficie; e intentar, por primera vez, una definición de la inocencia del paso. En el cesto negativo quedaron, sin embargo, otros temas pendientes de solución, como el de la anchura del mar territorial; el régimen de navegación de los estrechos

internacionales o la incertidumbre sobre el derecho de paso inocente de los buques de guerra de Estados terceros.

De las cuestiones no solventadas, la del régimen de los estrechos utilizados para la navegación internacional, fue considerada por el Tribunal Internacional de Justicia en su primera sentencia sobre el fondo de un asunto. El Tribunal, sin pronunciarse sobre el derecho de paso inocente de los buques de guerra por el mar territorial, afirmó que, salvo existencia de convenio específico para un estrecho determinado, la norma consuetudinaria general para los estrechos utilizados en la navegación internacional entre partes de la alta mar es la del paso inocente sin posibilidad de suspensión y sin necesidad de autorización previa, incluso para los buques de guerra extranjeros.

De hecho, no fue de extrañar que, posteriormente, el primer texto jurídico-positivo internacional sobre esta materia, el Convenio de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, recogiera las aportaciones señaladas, provinientes tanto de la Conferencia de Codificación de La Haya, como de la sentencia del Tribunal Internacional de Justicia en el asunto del Estrecho de Corfú.

Junto a estos datos, el texto ginebrino realizó aportaciones originales, como la de perfeccionar, con una fórmula que ha llegado hasta nuestros días, la definición de la inocencia del paso, así como comenzar a explicitar supuestos de paso no inocente. También se mejoró el régimen de la navegación de los estrechos internacionales, pues junto a la categoría de estrechos contemplada en la sentencia dictada por el Tribunal de La Haya en el asunto del Estrecho de Corfú, la navegación en régimen de paso inocente sin posibilidad de suspensión abarcó también a los estrechos que unen una parte de alta mar con el mar territorial de un Estado. Otra aportación que ha llegado hasta nuestros días fue la extensión del paso inocente a las "nuevas" aguas interiores que surgieran como consecuencia del trazado de líneas de base recta en los casos de costas con profundas aberturas y escotaduras o en los que existiera una franja de islas a lo largo de la costa.

Al igual que ocurriera con el intento codificador del Derecho del Mar realizado por la Sociedad de las Naciones, también la primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar dejó sin solucionar varios temas fundamentales relacionados con la navegación de los buques por el mar territorial de terceros Estados. La extensión del mar territorial o la recepción, en su caso, del principio archipelágico, fueron temas no solucionados ni en ésta ni en la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en 1960. Tampoco lo fue la cuestión de la extensión del derecho de paso inocente

a los buques de guerra de terceros Estados, aunque desde los debates de la primera Conferencia de Ginebra quedó claro que, mientras que el requisito de la notificación previa es plenamente compatible con la titularidad del derecho de paso, la exigencia de autorización previa es, por el contrario, incompatible con el mismo. Conclusión que fue confirmada dos años después por el Tribunal Internacional de Justicia en el asunto sobre el derecho de paso por territorio indio. Por otra parte, aunque las disposiciones del Convenio de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua relativas a esta materia adquirieron muy pronto el carácter de normas consuetudinarias, al margen de su naturaleza convencional, la Conferencia ginebrina no supo prever un tema que surgiría en los años inmediatamente posteriores a la misma. Se trata de la extensión del derecho de paso inocente a la segunda clase de buques con características especiales: los buques de propulsión nuclear y los que transportan sustancias peligrosas.

A lo largo de todo este proceso histórico es, sin ningún género de dudas, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 el hito que más ha contribuido a la codificación y desarrollo progresivo del régimen internacional de la navegación por el mar territorial, revolucionando sus contenidos tradicionales. En este sentido, debe recordarse en primer lugar que este Convenio ha escindido en artículos distintos el concepto de paso y el significado de la inocencia del paso, con autonomía normativa e identidad propia. En nuestra opinión, mientras que en la regulación del concepto de paso ha prevalecido el interés de la comunidad internacional en la libertad de comunicaciones, exactamente lo contrario es lo que ha sucedido con el significado de la inocencia del paso, en el que generalmente han primado los intereses de seguridad del Estado ribereño, probablemente con la única excepción de la protección medioambiental.

Así, respecto del significado del paso, la aportación más fundamental del Convenio de 1982 ha sido la de fragmentar su concepto. Por un lado, el derecho de paso inocente, con sus contenidos ya tradicionales, pervive como el régimen general de la navegación por el mar territorial, que finalmente ha logrado un consenso sobre su extensión en torno a la distancia máxima de doce millas. Por otro lado, y por primera vez, se han regulado dos regímenes específicos de navegación muy similares entre sí y que se aplican a partes muy concretas del mar territorial: la navegación en régimen de paso en tránsito y la navegación en régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas. Ambos regímenes especiales, resultantes sobre todo de la presión de las grandes potencias marítimas, cubren únicamente una de las dos hipótesis tradicionales del paso: el paso para-

lelo o transversal; mientras que el paso perpendicular a la dirección de la costa sigue regido por el derecho de paso inocente. Sin embargo, la titularidad del derecho de paso en estos regímenes especiales se ha extendido a las aeronaves, permitiéndose también a los submarinos navegar en inmersión. A esta fragmentación del concepto de paso ha contribuido muy especialmente la atomización del régimen de la navegación internacional de los estrechos, en los que según qué estrechos regirá el paso en tránsito, el paso inocente, la libertad de navegación propia de la alta mar si se trata de falsos "estrechos" o el régimen tradicional de paso, cualquiera que éste sea, si se trata de estrechos "históricos".

Junto a ello, se ha mantenido la fórmula ginebrina en la definición de la inocencia del paso. La novedad en este aspecto viene dada por la inclusión de un listado con un amplio elenco de supuestos que hacen perder la inocencia del paso. Pese a este intento objetivador del requisito de la inocencia del paso, se ha reforzado la posición del Estado ribereño al configurar tal listado como no exhaustivo, mediante la mención de cualquier otra actividad no directamente relacionada con el paso.

En este orden de ideas, y aunque no haya sido muy subrayado por la doctrina, consideramos que tras la adopción del Convenio de 1982, se debe entender que el requisito de la inocencia del paso se aplica a todos los regímenes de navegación del mar territorial, tanto al derecho de paso inocente, como a los regímenes especiales de navegación en paso en tránsito o en paso por las vías marítimas archipelágicas. Conclusión reforzada por el hecho, ya señalado, de que el Convenio de 1982 ha regulado en artículos distintos el concepto del paso y el significado de la inocencia del paso, relacionado este dato con que la introducción de dos regímenes específicos de navegación por el mar territorial únicamente afectan al primero de ambos conceptos.

Por otra parte, el Convenio de 1982 ha afirmado de manera radical el derecho de paso de absolutamente todos los buques, incluidos tanto los buques de guerra como los buques de propulsión nuclear o que transporten sustancias peligrosas. El derecho inocente de este tipo de buques con características especiales resulta fundamentalmente del rechazo sistemático, durante la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de toda propuesta de someter su paso a los requisitos de notificación o autorización previas por parte del Estado ribereño.

Actualmente, nos encontramos en una situación en la que, tras cumplirse el primer decenio desde la adopción del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, este tratado todavía no ha entrado en vigor y corre el riesgo de no llegar a tener una aceptación universal. En estas circunstancias, y prescindiendo de planteamientos políticos aprio-

rísticos, se constata que sus disposiciones están ejerciendo una influencia muy desigual en la práctica internacional más reciente.

De ahí que hayamos considerado conveniente realizar un análisis de cómo se están llevando a la práctica las disposiciones que delimitan el ámbito geográfico de aplicación de los diversos regímenes de navegación estudiados. Análisis que concluimos con la constatación de que la práctica estatal se ha alejado notablemente de las disposiciones del Convenio de 1982 que rigen el trazado de líneas de base recta; que la noción de aguas archipelágicas ha recibido un amplio reconocimiento por parte de la comunidad internacional; que existen diversas tendencias acerca del trazado de líneas de base archipelágicas rectas, no todas ellas conformes al Convenio de 1982; que existe una amplísima tendencia hacia la aceptación del criterio de las doce millas como límite exterior del mar territorial, pese a que todavía persistan reclamaciones más extensas.

Por lo que se refiere a los diversos regímenes de navegación estudiados, las conclusiones son igualmente muy distintas según se trate de la navegación en régimen de paso inocente o de la navegación en cualquiera de los dos regímenes especiales. Existe un altísimo grado de coincidencia entre las disposiciones que en el Convenio de 1982 regulan el paso inocente por el mar territorial y la práctica internacional posterior a la adopción de este instrumento jurídico. Hasta tal extremo que, salvo la extensión de este régimen de navegación a las "nuevas" aguas interiores que surjan como consecuencia del trazado de líneas de base recta, no existe inconveniente alguno en afirmar que dichas disposiciones han adquirido ya el status de normas consuetudinarias. Conclusión que no se puede sostener para ninguno de los dos regímenes especiales de navegación, dado el rechazo mayoritario por parte de los Estados ribereños de estrechos internacionales hacia la navegación en régimen de paso en tránsito, así como la actitud de los Estados que se han proclamado archipelágicos, consistente en seleccionar, en el mejor de los casos, algunos de los elementos que conforman la navegación en régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas. En estas circunstancias, es obvio que ninguno de estos dos regímenes especiales de navegación ha cristalizado ya en el derecho consuetudinario internacional. Conclusión que tiene una importancia capital para quienes todavía hoy explican la navegación en régimen de paso en tránsito como resultante del compromiso de reconocer a cambio el límite exterior de doce millas del mar territorial o la navegación en régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas como resultante del compromiso de reconocer el principio archipelágico.

Por otra parte, es muy notable en la práctica internacional más reciente la influencia que está teniendo la regulación que del significado de la

inocencia del paso se contiene en el Convenio de 1982. El principal punto de conflicto que persiste en esta materia, viene dado por la cláusula residual del listado de supuestos que hacen perder la inocencia del paso, contenida en el art. 19.2. Mientras que las grandes potencias marítimas están negando su existencia, insistiendo en el carácter exhaustivo de tal listado, otros Estados están comenzando a incorporar en su legislación interna nuevos supuestos de paso no inocente.

Finalmente, la extensión ilimitada del derecho de paso inocente a todos los buques, incluidos los buques con características especiales, que ha realizado el Convenio de 1982, está repercutiendo en la práctica internacional de forma muy desigual. Llama la atención, en este sentido, que si bien es cierto que durante la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar la extensión más polémica fue la de los buques de guerra, desde 1982 hasta nuestros días se observa una tendencia continuada *in crescendo* hacia el reconocimiento del derecho de paso inocente de los buques de guerra. No obstante, persiste un número importante de Estados que todavía hoy condicionan el paso de tales buques a los requisitos de la notificación o de la autorización previas. Por el contrario, los problemas que origina la extensión de este derecho a los buques nucleares y a los que transportan sustancias peligrosas, que apenas fue discutido en la Tercera Conferencia más que en sus momentos iniciales, se han hecho evidentes tras la adopción del Convenio de 1982. En este sentido, tímidamente va cobrando nuevos adeptos la tendencia de la práctica internacional de someter el paso por el mar territorial de esta segunda categoría de buques con características especiales a los requisitos de la notificación o autorización previas.

Por todo ello, consideramos que el estudio con una perspectiva histórica del régimen de la navegación del mar territorial constituye un excelente ejemplo tanto de lo que es el desarrollo progresivo del Derecho Internacional, como de la interrelación existente entre los tratados y la costumbre internacional.

## **NOTAS**



## NOTAS

1. Artículo 1 del Acta Final de la Conferencia de Codificación de La Haya, 1930, en: League of Nations, *Conference for the Codification of International Law, Final Act* (C.228.M.115.1930.V), pp. 15-17. Versión inglesa de la misma en *American Journal of International Law*, 24, 1930, Supplement, pp. 183-187. Vide igualmente el art. 1 del Convenio sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, Ginebra, 1958, así como el art. 2 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Jamaica, 1982.

2. CIALDEA, B. (1959), *La formazione dell'ordinamento marittimo nelle relazioni internazionali (secoli XIV - XVIII)*, vol. 1, Milano, capt. 2 y ss., remonta sus orígenes al menos hasta el siglo XVII. Por su parte, en 1927 Jessup afirmó: "As a general principle, the right of innocent passage requires no supporting argument or citation of authority; it is firmly established in international law". Vide JESSUP, PH. C. (1927), *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, p. 120.

3. O'CONNELL, D. P. (1982), *The International Law of the Sea*, vol. 1, Clarendon Press, Oxford, pp. 269-270.

4. Cfr. TREVES, T. (1985), La navigation. En: Dupuy, R-J.; Vignes, D. (ed.s), *Traité du Nouveau Droit de la Mer*, Economica/Bruylant, p. 770.

5. El 16 de Noviembre de 1993, Guayana depositó el sexagésimo instrumento de ratificación o de adhesión a este Convenio. De acuerdo con lo dispuesto en su artículo 308, este Convenio entrará en vigor el 16 de noviembre de 1994. Vide *Boletín del Derecho del Mar*, 24, pp. 1-4 (en adelante, citado como B.D.M.).

6. Ciñéndonos a este artículo, reproducciones literales del mismo se encuentran tanto en tratados internacionales bilaterales, como en la legislación nacional de varios Estados. Entre los primeros, cabría citar el Convenio entre el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas para prevenir incidentes en el mar más allá del mar territorial (Londres, 15-VII-1986), art. I.1.a) (*B.D.M.*, 10, p. 102); el Acuerdo entre el Gobierno de la República Federal de Alemania y el Gobierno de la U.R.S.S. relativo a la prevención de accidentes en el mar fuera de las aguas territoriales (Moscú, 25-X-1988), art. 1.1 (*B.D.M.*, 14, p. 15); el Acuerdo entre el Gobierno de la U.R.S.S. y el Gobierno de la República Francesa en relación con la prevención de incidentes en el mar fuera de las aguas territoriales (París, 4-VII-1989), art. I.1.a) (*B.D.M.*, 16, p. 24); el Acuerdo entre el Gobierno de la República Italiana y el Gobierno de la U.R.S.S. en relación con la prevención de incidentes en el mar fuera de las aguas territoriales (Roma, 30-XI-1989), art. I.1.a) (*B.D.M.*, 16, p. 36); el Acuerdo, de 20-XI-1989, entre el Gobierno del Canadá y el Gobierno de la U.R.S.S. relativo a la prevención de incidentes en el mar fuera de las aguas territoriales, art. I,1,a) (*B.D.M.*, 18, p. 16); y el Acuerdo entre el Gobierno de España y el Gobierno de la U.R.S.S. para la prevención de incidentes en la mar fuera del mar territorial (Madrid, 26-X-1990), art. 1.1.a) (*B.O.E.*, 4-XI-1991). Sobre la legislación nacional de los Estados, vide, por ejemplo, la Ley de 8-VII-1987 sobre los espacios marinos de la República Popular de Bulgaria, disposición complementaria 2),1 (*B.D.M.*, 13, p. 29) o la Ley yugoslava de 23-VII-1987 relativa al mar costero

y la plataforma continental, art. 2,4) (*B.D.M.*, 18, p. 10). Sin embargo, más próxima a la definición del Convenio de 1958 sobre la Alta Mar, se encuentra la Orden 25/1985, de 23-IV-1985, por la que se aprueban las normas para las escalas de buques de guerra extranjeros en puertos o fondeaderos españoles y su paso por el mar territorial español, en tiempos de paz, art. 1.1.1.a) (*B.O.E. de 14-V-1985*). Una definición más escueta de buque de guerra, se contiene en el Convenio entre el Reino de España y los Estados Unidos de América sobre Cooperación para la Defensa (Madrid, 1-XII-1988), Anejo 1, punto 3 (*B.O.E. de 6-V-1989*).

7. Véase a este respecto el debate de los miembros de la Comisión de Derecho Internacional acerca de si el régimen de navegación por el mar territorial se debería llamar derecho de paso inocente o derecho de paso inocente en tiempos de paz, en: *Yearbook of the International Law Commission, 1955/1*, p. 94.

8. Sobre la globalidad del esfuerzo codificador de la bautizada como "Primera Conferencia Internacional para la Codificación del Derecho Internacional", vide los trabajos de GUERRERO, G. (1930), *La codification du droit international. La première conférence (La Haya, 13 mars - 12 avril 1930)*, Paris; *ibid.*, (1930), La Conférence de codification de La Haya, *Revue de Droit International*, 7, 478-491; PHILIPSE, A. H. (1930), Quelques aspects techniques de la codification du droit international, *Revue de droit international et législation comparée*, 11, 714-720; ROLIN, H. A. (1930), Quelques observations sur la Conférence de codification, *Revue de droit international et législation comparée*, 11, 581-599; GARNER, J. W. (1931), Le développement et les tendances récentes du droit international, *Recueil des Cours. Académie de Droit International*, 35, esp. pp. 676-693; LA PRADELLE, A. de (1931), La codification du droit international, *Revue de Droit International*, 8, 56-85; LIAIS, M. (1931), Considérations sur l'oeuvre de la Conférence de codification, *Revue Générale de Droit International Public*, 38, 215-227; SAAVEDRA LARMAS, C. (1931), La crisis de la codification, *Revue de Droit International*, 8, 26-106; MARESH, C. (1932), *La codification du droit international*, Paris, Pedone, pp. 72-107; DHOKALIA, R. P. (1970), *The Codification of Public International Law*, Manchester University Press, pp. 112-133. Un estudio más concreto de su trabajo codificador, limitado al Segundo Comité (mar territorial), se puede encontrar en los trabajos de HALE, R. W. (1930), Territorial waters as a test of codification, *American Journal of International Law*, 24, pp. 65-68; REEVES, J. S. (1930), The codification of the law of territorial waters, *American Journal of International Law*, 24, pp. 468-499.

9. League of Nations, *Conference for the Codification of International Law, vol. III: Minutes of the Second Committee*, pp. 164 et seq., 202 et seq. and 213 et seq.; *vol. I: Plenary Meetings*, pp. 50 et seq. La versión española está tomada de la traducción realizada por AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. (1951), *Legislación Marítima Internacional*, Madrid, 1951, pp. 15-19, aunque la misma se limita a la traducción del proyecto de texto articulado relativo al Estatuto Jurídico del Mar Territorial, contenido en el Acta final de la Conferencia para la codificación del derecho internacional de La Haya de 1930, sin abarcar las observaciones que se formularon a cada uno de estos artículos. Vide, por otra parte, la crítica de Jessup a que ambos supuestos de navegación paralela y perpendicular a la dirección de la costa se incluyeran en un mismo artículo, en JESSUP, PH. C. (1955), The International Law Commission's Report on the Regime of the Territorial Sea, *American Journal of International Law*, 49, p. 226.

10. CHURCHILL, R. R.; LOWE, A. V. (1985), *The Law of the Sea*, Manchester University Press, p. 64.

11. Cfr. CHURCHILL, R. R.; LOWE, A. V. (1985), *The Law of the Sea*, op. cit., pp. 64-65.

12. LEAGUE OF NATIONS (1927), Doc. C.196.M.70, v. 1, p. 72.

13. Ibid., (1929), Doc. C.74.M.39, v. 2, p. 65.

14. Ibid., p. 71.

15. Ibid., (1930), Doc. C.351(b).M.145(b), v. 16, p. 58.

16. Suecia, Noruega y Checoslovaquia se opusieron a la misma. Cfr. *ibid.*, pp. 67 y 70.

17. Ibid., p. 62.

18. El Segundo Comité afirmó lo siguiente: "It is immaterial whether or not the intention to do such an act existed at the time when the vessel entered the territorial sea, provided that the act is in fact committed in that sea. In other words, the passage ceases to be innocent if the right accorded by international law and defined in the present Convention is abused and in that event the Coastal State resumes its liberty of action". LEAGUE OF NATIONS, *Conference for the Codification of International Law, Report of the Second Committee (Territorial Waters)*. C.230.M.117.1930.V., p. 7; y en *American Journal of International Law*, 24, 1930, Supplement, pp. 234-258.

19. De esta forma, por ejemplo, el art. 4 del Decreto Ley relativo a las aguas territoriales de Bulgaria, de fecha 25-VIII-1935 dispuso que: "Passage through the territorial waters of the Kingdom shall be free to all vessels, if such passage is innocent, that is to say, if it is not prejudicial to the security, public policy, or sanitary or fiscal interests of the State", mientras que el art. 6 de la Ley relativa a las aguas costeras de la República Federal Popular de Yugoslavia, de 1-XII-1948, tenía el siguiente tenor: "Vessels under foreign flags may travel through the territorial waters of the Federal People's Republic of Yugoslavia on peaceful passage. The passage of a foreign vessel is not peaceful if it uses the territorial waters of the Federal People's Republic of Yugoslavia for engaging in any actions which threaten the safety and public order of the Federal People's Republic of Yugoslavia or its material or public health interests or the safety of navigation in such maritime zone". Reproducidos en: UN ST/LEG/SER.B/1. UNITED NATIONS LEGISLATIVE SERIES (1951), *Laws and regulations on the regime of the High Seas*, New York, pp. 53 y 133, respectivamente. Citado en adelante como UN ST/LEG/SER.B/1. Vide igualmente el punto 1º de la Instrucción francesa de 29-IV-1966 relativa a la navegación en las aguas interiores y territoriales y a las escalas en los puertos y radas de los departamentos y territorios de ultramar, reproducida en UN. ST/LEG/SER.B/15, UNITED NATIONS LEGISLATIVE SERIES (1970), *National legislation and treaties relating to the territorial sea, the contiguous zone, the continental shelf, the high seas and to fishing and conservation of the living resources of the sea*, Nueva York, p. 81. Citado en adelante como UN, ST/LEG/SER.B/15.

20. Véase, por ejemplo, la sentencia arbitral de fecha 29-VI-1933, dictada por la Comisión General de Reclamaciones entre Panamá y Estados Unidos de América, en el asunto de la Compañía de Navegación Nacional (Panamá) versus Estados Unidos de América. Reproducida en UNITED NATIONS, *Reports of International Arbitral Awards*, vol. 6, pp. 382-386. En la opinión disidente del Comisario panameño, tras referirse expresamente a los trabajos de la Conferencia de codificación de La Haya, afirmó lo siguiente: "It is proper to point out also that the claimant does not maintain that absolute immunity exists from the jurisdiction of the littoral authorities; that it does not allege, for example, lack of jurisdiction in the case of an offense committed within territorial waters in the course of innocent passage, although some writers deny jurisdiction even in such cases;

the claimant also accepts that the ship is obliged to comply with orders and maritime regulations which contribute to the safety of navigation, or that are of a sanitary or police character. The claimant maintains only that in case of a civil action growing out of a collision occurring previously beyond the jurisdiction of the littoral authorities, the latter were without jurisdiction later to interfere with the passage of the same ship by means of a civil suit not affecting in any way territorial sovereign interests".

21. Reproducido en HACKWORTH, G. H. (1940), *Digest of International Law*, vol. 1, Washington, p. 646. Defendió la misma actitud JESSUP, PH. C. (1927), *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, op. cit., p. 120.

22. HALL, W. E. (1924), *A Treatise on International Law*, A. P. Higgins, 8ª ed., p. 198. Ambas argumentaciones se encuentran presentes en el comentario al art. 14 del 1929 Harvard Draft Convention on the Law of Territorial Waters, reproducido en *American Journal of International Law*, 29, Special Supplement, p. 295. Vide infra, epígrafe II.3.3.

23. WESTLAKE. J. (1904), *International Law*, Part I, p. 192; LAWRENCE, T. J. (1915), *The Principles of International Law*, 6ª ed., p. 196; FAUCHILLE, P. (1925), *Traité de Droit International Public*, vol. 1, 2ª parte, p. 1005.

24. OPPENHEIM. L. (1912), *International Law*, vol. I, 2ª ed., pp. 259-260.

25. Vide el análisis de la práctica estatal efectuado por D. P. O'CONNELL (1982), *The International Law of the Sea*, vol. 1, Oxford, Clarendon Press, pp. 277 y ss., así como la opinión individual del juez Azevedo en el Asunto del Estrecho de Corfú, (Corfu Channel case, Judgment of April 9th, 1949: I.C.J. Reports 1949, pp. 101 y ss.).

26. *Actes et documents*, vol. 1, p. 304.

27. *British and Foreign State Papers*, 107, pp. 859 y ss.

28. *British and Foreign State Papers*, 108, p. 546.

29. DEAK, F.; JESSUP, P. C. (1939) *Neutrality Laws, Regulations and Treaties*, vol. 2, p. 788.

30. *British and Foreign State Papers*, 110, p. 928.

31. La legislación de Noruega, España y Suecia puede consultarse en DEAK, F.; JESSUP, P. C. (1939), *Neutrality Laws. Regulations and Treaties*, op. cit., vol. 2, pp. 840, 939 y 963-4.970, respectivamente.

32. OFFICE OF NAVAL INTELLIGENCE, UNITED STATES NAVY DEPARTMENT. Official Documents. Regulations Governing the Visits of Men-of-War to Foreign Ports. Issued September, 1913; Corrected to June 10, 1916. *American Journal of International Law*, 10 (1916) Supplement, pp. 121-178.

33. Argentina, Brasil, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, España, Grecia, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Perú, Portugal, Salvador, Santo Domingo, Turquía, Uruguay y Venezuela.

34. Tal era el caso de Alemania y de los protectorados alemanes, de Austria-Hungría, Bélgica, Holanda, Italia, Noruega, Rumanía, Suecia y Reino Unido.

35. Vide la legislación de Austria-Hungría.

36. Vide la legislación de Francia.

37. Como se establecía en las legislaciones de Austria-Hungría (para visitar únicamen-

te los puertos cerrados), Bélgica, Dinamarca, Holanda, Italia y sus territorios coloniales (Trípoli y Libia), Noruega, Rumanía y Suecia.

38. Vide las legislaciones de Austria-Hungría, Bélgica, Dinamarca, Holanda, Italia, Japón, Noruega, Rusia y Suecia.

39. Como se dispuso en las legislaciones de Alemania y de los protectorados alemanes, Austria-Hungría (únicamente para visitar los puertos cerrados), Dinamarca (únicamente para visitar los puertos cerrados, para estancias superiores a 48 horas y para visitar los puertos de los protectorados daneses), Francia y las colonias francesas, los territorios coloniales italianos de Trípoli y Libia (pues aunque no estaba previsto en la legislación italiana, "se apreciaría" el aviso previo de la visita realizado a través de la Embajada de los Estados Unidos), Rumanía, Rusia (únicamente para el acceso a los mares y puertos abiertos), Suecia (únicamente para visitar los puertos abiertos) y Reino Unido (para toda clase de puertos).

40. Bélgica (únicamente para visitar los puertos cerrados), Holanda (únicamente para visitar las zonas cerradas), Italia (únicamente para visitar algunas plazas marítimas), Japón (únicamente para visitar los puertos cerrados), Noruega (para el acceso a todo puerto, puerto militar o estación naval), Rusia (únicamente para el acceso a los mares y puertos abiertos condicionalmente) y Suecia (únicamente para visitar los puertos cerrados).

41. Vide las legislaciones de Alemania, Austria-Hungría, Bélgica, Dinamarca, Francia, Holanda, Italia, Noruega, Rumanía, Rusia, Suecia y Reino Unido.

42. Alemania, Austria-Hungría, Bélgica, Francia y colonias francesas, Holanda y protectorados holandeses, Italia, Rumanía y Suecia.

43. Austria-Hungría, Bélgica, Brasil, Francia, Holanda y protectorados holandeses, Italia, Noruega, Rumanía y Suecia.

44. *Annuaire*, vol. 2, p. 864.

45. *Annuaire*, Abridgment, vol. 3, p. 57.

46. *Ibid.*, vol. 3, p. 74.

47. Véanse las opiniones al respecto de *Kleen*, *Desjardin*, *Westlake*, *von Bar* y *Lammasch*, en *ibid.*, pp. 471, 473, 476 y 479.

48. *Annuaire de l'Institut de Droit International (1894-1895)*. vol. 13, pp. 328-331.

49. *Report of the Thirty-Third Conference of the International Law Association, 1924*, p. 268, Art.s 8 y 9.

50. *Report of the Thirty-Fourth Conference of the International Law Association, 1926*, pp. 101-102.

51. *Mitteilungen der deutschen Gesellschaft für Völkerrecht*, Heft 8 (1927), p. 116.

52. *Reichsgerichtsfestgabe* (1929), p. 66.

53. *Annuaire de l'Institut de Droit International (1928)*. vol. 34, pp. 755-759.

54. *American Journal of International Law*, 20, 1926, Supplement, p. 323.

55. *American Journal of International Law*, 23, 1929, Supplement, p. 295.

56. LEAGUE OF NATIONS, Bases of Discussion drawn up for the Conference by the Preparatory Committee. En: *Conference for the Codification of International Law, Vol. II - Territorial Waters*, (C.74.M.39.1929.V), Points IX and X, pp. 65 y 72. Vide igualmente

los documentos reproducidos en *American Journal of International Law*, 24, Supplement, pp. 1-79.

57. En general, se mostraron partidarios de reconocer el derecho de paso inocente a través del mar territorial de los buques de guerra extranjeros: Australia, Canadá, Dinamarca, Estonia, Reino Unido, India, Italia, Nueva Zelanda, Noruega, Polonia, Unión Soviética, Sudáfrica, Suecia, Alemania, Japón, Francia, Finlandia y Holanda. Partidarios de someter el paso a la autorización o notificación previa al Estado ribereño, fueron Bélgica, Letonia, Bulgaria, Rumanía y Estados Unidos. Vide *ibid.*, pp. 65-75, así como Replies of Canada, Supplement to Vol. II (C.74(a).M.39(a).1929.V), p. 3 y Replies of the U.S.S.R., Supplement to Vol. II (C.74(b).M.39(b).1929.V), p. 3. Sobre los trabajos de la Conferencia de Codificación a este respecto, vide el excelente estudio de DE VRIES REILINGH, O. G. (1971), *Warships in territorial waters, their right of innocent passage, Netherlands Yearbook of International Law, 1971*, pp. 40-44.

58. LEAGUE OF NATIONS, *op. cit.* en nota 56, p. 75.

59. LEAGUE OF NATIONS, *Acts of the Conference for the Codification of International Law, Vol. III: Minutes of the Second Committee - Territorial Waters*, (C.352(b).M.145(b).1930.V), pp. 59-66 y 171-172.

60. El 21 de marzo de 1930, el delegado español ante esta Conferencia intervino afirmando lo siguiente: "Nos hallamos en presencia de dos cuestiones completamente diferentes: el tratamiento de los buques mercantes y el de los buques de guerra. En lo que se refiere a los buques mercantes, me parece necesario afirmar tres principios fundamentales. ... Ahora debemos afirmar el derecho real de paso a través de las aguas territoriales para los buques de todos los Estados. Insisto en que se trata de un derecho real y no de un deber moral o de una consideración de cortesía internacional. ... Me queda decir unas palabras sobre el tratamiento aplicable a los buques de guerra. He afirmado el derecho de paso de los buques mercantes; no creo que pueda afirmarse igualmente el derecho de paso de los buques de guerra. Por consiguiente no puedo aceptar el primer párrafo de la base núm. 20 y pienso que sería mejor decir que el Estado ribereño podrá autorizar el paso inocente por sus aguas territoriales de los buques de guerra extranjeros. Aquí la utilización de la palabra "inocente" está justificada. Además, estoy de acuerdo con el representante de Rumanía en que debe suprimirse la frase "sin poder, sin embargo, exigir autorización previa". En efecto, corresponde a cada Estado escoger entre el sistema preventivo y el sistema represivo en lo referente al tratamiento aplicable a los buques de guerra extranjeros. Estoy, pues, de acuerdo con las delegaciones de los Estados Unidos de América, Francia y Gran Bretaña para restringir los efectos de la base de discusión núm. 20". Posteriormente, el 24 de marzo de 1930, la Delegación española presentó una serie de propuestas de enmienda a las bases de discusión de la Conferencia que, en lo que afectan a este tema, son las siguientes: "Base 19. Debe ser redactada de la siguiente manera: El Estado ribereño reconocerá, sin distinción de pabellón, a todo buque que no sea buque de guerra, incluidos los submarinos que naveguen en superficie, el derecho de paso inocente por las aguas territoriales. ... Base 20. Se redactará como sigue: La entrada, el tránsito, la salida y la estancia en caso de averías o de escala forzada de los buques de guerra en las aguas territoriales continuarán siendo reguladas por la costumbre y la práctica internacionales, bajo las condiciones y reservas al uso. Base 21. Debe ser suprimida". Reproducido en Poch (ed.) (1974), *La actual revisión del Derecho del Mar. Una perspectiva española*, Selección de textos y documentos a cargo de J. A. de Yturriaga, Madrid, vol. 2, 2ª parte, pp. 394-397.

61. LEAGUE OF NATIONS, *Conference for the Codification of International Law, Report of the Second Committee (Territorial Sea)* (C.230.M.117.1930.V), p. 10.

62. Resulta obvia la necesidad de interpretar conjuntamente el texto del art. 12 y las observaciones formuladas al mismo, pues, en caso contrario, nos encontraríamos con que el carácter inocente del paso de los buques de guerra por el mar territorial no se exige en el art. 12, sino en sus observaciones. Sostener, basándose únicamente en la interpretación literal del art. 12, el derecho de paso, inocente o no, de los buques de guerra por el mar territorial, es una hipótesis que choca frontalmente con los trabajos preparatorios de tal artículo, pues nadie jamás defendió tal tesis.

63. Como ha demostrado el estudio de DE VRIES REILINGH, O. G. (1971), *Warships in territorial waters, their right of innocent passage*, op. cit., p. 44, mientras que para G. Gidel "Le passage des bâtiments des marines de guerre étrangères dans la mer territoriale n'est pas un droit, mais une tolérance", para C. C. Hyde "The provisions above quoted ... suggest that from the practice of permitting unoffending vessels of war to enjoy passage therein, the right to withhold it has sunk into desuetude".

64. LEAGUE OF NATIONS, *Conference for the Codification of International Law, vol. III: Minutes of the Second Committee*, pp. 171-172.

65. Previamente, el Tribunal dictó una sentencia el 25 de marzo de 1948, por la que desestimó una excepción preliminar interpuesta por Albania en este mismo asunto, decidiendo la continuación de las actuaciones procesales sobre el fondo (I.C.J. Reports 1947-1948, p. 15). La sentencia sobre el fondo del asunto, se encuentra en: Corfu Channel case, Judgment of April 9th, 1949: I.C.J. Reports 1949, p. 4. De entre la abundante bibliografía sobre este asunto, vide GARCIA ARIAS, L. (1948), El primer caso ante el Tribunal Internacional de Justicia: el caso del canal de Corfú. I. La excepción preliminar, *Revista Española de Derecho Internacional*, 1, pp. 411-435; *ibid.*, (1949), El primer caso ante el Tribunal Internacional de Justicia: el caso del canal de Corfú. II. La sentencia sobre el fondo, *Revista Española de Derecho Internacional*, 2, pp. 531-592.

66. Corfu Channel case, Judgment of April 9th, 1949: I.C.J. Reports 1949, pp. 12-15.

67. *Ibid.*, p. 6.

68. *Ibid.*, p. 28.

69. El Tribunal implícitamente contestó de forma afirmativa al interrogante de si se estaba o no en tiempo de paz, siendo esta contestación relevante para saber cuál es el régimen de navegación de los buques de guerra por el mar territorial en tiempos de crisis. El Tribunal tomó nota de las tensas relaciones existentes entre Grecia y Albania, que en ese momento no mantenían relaciones diplomáticas normales; con Grecia formulando reclamaciones de soberanía sobre partes del territorio albanés, ribereñas precisamente del Estrecho de Corfú; considerándose Grecia técnicamente en estado de guerra con Albania; y Albania invocando ante el Tribunal el peligro de incursiones griegas. Sin embargo, el Tribunal afirmó lo siguiente: "The Court is of the opinion that Albania, in view of these exceptional circumstances, would have been justified in issuing regulations in respect of the passage of warships through the Strait, but not in prohibiting such passage or in subjecting it to the requirement of special authoritation" (*ibid.*, p. 29). Obsérvese que el Tribunal no entró a considerar el contenido de esta posible reglamentación y que, como señaló YUNG CHUNG, I. (1959), *Legal Problems involved in the Corfu Channel Incident*, pp. 208-209, no se prestó la más mínima atención a la Nota circular del Gobierno albanés de 17 de mayo de 1946 en la que se exigía la notificación previa del paso de buques de guerra, que no fue cumplida por el Gobierno británico.

70. Corfu Channel case, Judgment of April 9th, 1949: I.C.J. Reports 1949, p. 36.
71. *Ibid.*, p. 28.
72. *Ibid.*, p. 29.
73. DE VRIES REILINGH, O. G. (1971), Warships in territorial waters, their right of innocent passage, *op. cit.*, p. 46; STARKE, J. G. (1967), *An Introduction to International Law*, 6ª ed., p. 191.
74. Corfu Channel case, Judgment of April 9th, 1949: I.C.J. Reports 1949, p. 30. Como señalara GONZALEZ CAMPOS, J. D. (1975), Navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos. En: POCH, A. (ed.), *La actual revisión del derecho del mar. Una perspectiva española*, Madrid, 1ª parte, vol. 1, p. 370, nota 147, en las *Memoires, Pleadings and Documents*, III, pp. 271 y ss, se contienen las observaciones de *sir Erik Beckett* en su intervención ante el Tribunal, tratando de reducir el valor de la posición sostenida por la delegación británica en la Conferencia de 1930, desfavorable en 1949 para el Reino Unido.
75. Individual Opinion by Judge Alvarez, pp. 41-42 y 46-47; Dissenting Opinion by Judge Krylov, pp. 73-75; Dissenting Opinion by Judge Azevedo, pp. 97-109; Dissenting Opinion by Dr. Ecer, pp. 128-130.
76. Sobre estos estrechos, vide, en general, los trabajos de BRUEL, E. (1947), *International Straits: A Treatise on International Law*, Copenhague-Londres, 2 vols.; HILL, C. E. (1933), Le régime international des détroits maritimes, *Recueil des Cours. Académie de Droit International*, 45, pp. 479-555; RENOUVIN, P. (1930), La question des détroits. Le problème, *Revue de Droit International*, 1930, pp. 568-581.
77. Corfu Channel case, Judgment of April 9th, 1949: I.C.J. Reports 1949, Dissenting Opinion by Judge Krylov, p. 74. Una postura similar adoptó el *Juez Azevedo* en su opinión disidente, *ibid.*, p. 104.
78. Sobre estos estrechos, vide los trabajos de BRUEL, E. (1929), Les détroits danois au point de vue du droit international, *Revue Générale de Droit International Public*, 36, pp. 116-120; *ibid.*, (1936), Les détroits danois au point de vue du droit international, *Revue Générale de Droit International Public*, 55, pp. 599-695; STAEL-HOLSTEIN, B. (1932), Le nouveau régime du Sund, *Revue de Droit International et de Legislation Comparée*, 13, pp. 800-812; GRAF VITZHUM (1983), The Baltic Straits. En: Choon-Ho-Park (ed.), *The Law of the Sea in the 1980s. Proceedings, Law of the Sea Institute, Fourteenth Annual Conference*, Honolulu, pp. 537-597; ALEXANDERSSON, G. (1982), *The Baltic Straits*, Martinus Nijhoff Publishers.
79. Los textos conteniendo la postura oficial de los Estados Unidos al respecto se encuentran reproducidos en WHARTON, F. (1886), *A Digest of International Law of the United States*, vol. 1, Washington, pp. 76-78; WHITEMANN, M. M. (1965), *Digest of International Law*, vol. 4, Washington, D. C., p. 423.
80. Reproducido en: PARRY, C. *Consolidated Treaty Series*, 116, pp. 357 y ss., y en MARTENS, *Nouveau Recueil Général des Traités*, vol. 16/2, pp. 345 y ss.
81. Reproducido en: PARRY, C. *Consolidated Treaty Series*, 116, pp. 465 y ss.
82. SMITH, (1935), *Great Britain and the Law of Nations. A selection of documents*, vol. 2, Londres, p. 263; BRUEL, E. (1947), *International Straits: A Treatise on International Law*, vol. 2, *op. cit.*, pp. 11-115; COLOMBOS, C. J. (1961), *Derecho Internacional Marítimo*, (traducción del inglés por el Dr. D. J. L. de Azcárraga), Madrid, Aguilar, p. 133.

83. Textos reproducidos en *League of Nations Treaty Series*, 127, pp. 62 y ss.; y en UN. ST/LEG/SER.B/6, UNITED NATIONS (1957), *Laws and regulations on the regime of the territorial sea*, New York, pp. 792-794 (en adelante, citado como UN. ST/LEG/SER.B/6).

84. La versión original de este tratado se puede consultar en VARELA, L. V. (1899), *La República Argentina y Chile. Historia de la demarcación de sus fronteras (desde 1843 hasta 1899)*, tomo 1, Buenos Aires, pp. 103-105. El texto del tratado, en su versión inglesa, está reproducido en la Sentencia arbitral de 20 de noviembre de 1902, dictada por su Majestad Eduardo VII, Rey del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, en el asunto de la frontera de la Cordillera de los Andes (Argentina versus Chile). Reproducida en UNITED NATIONS, *Reports of International Arbitral Awards*, 9, pp. 45-46. Sobre el mismo, vide el estudio de VARELA, L. V. (1899), op. cit., tomo 1, pp. 63-248.

85. BRUEL, E. (1947), *International Straits: A Treatise on International Law*, vol. 2, op. cit., p. 232.

86. O'CONNELL, D. P. (1984), *The International Law of the Sea*, vol. 1, reimpresión, Oxford, Clarendon Press, p. 323.

87. Declaración reproducida en la *Revue générale de droit international public*, 1916, n° 23, Documents, 11.

88. La solución de la Sociedad de las Naciones consistió en declarar la soberanía de Finlandia sobre estas islas, a cambio de su neutralización como garantía para Suecia. Vide COLIJN, H. A. (1923), *La décision de la Société des Nations concernant les îles d'Åland*, Amsterdam, Drukkerij; TAUBE, M. (1923), Une page inédite de l'histoire moderne du problème baltique, *Revue Générale de Droit International Public*, 30, pp. 556-570.

89. Alemania, Dinamarca e Islandia, Estonia, Finlandia, Francia, Reino Unido, Italia, Letonia, Polonia y Suecia. Es importante señalar que la Unión Soviética ni siquiera fue invitada a la conferencia codificadora, pese a haber sido la anterior soberana de estas islas.

90. El texto del tratado, en su versión francesa, está reproducido en COLLIARD, C. A.; MANIN, A. (1970), *Droit International et Histoire Diplomatique. Tome II - Europe*, Ed. Montchrestien, París, pp. 73-75. Vide igualmente *League of Nations Treaty Series*, 9, pp. 211 y ss., así como U.N. ST/LEG/SER.B/6, pp. 704-706.

91. El tenor literal de tal declaración fue el siguiente: "Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, pour répondre au désir qui lui a été exprimé par leurs Majestés l'Empereur des Français et la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, déclare que les îles d'Åland ne seront pas fortifiées et qu'il n'y sera maintenu ni créé aucun établissement militaire ou naval". Reproducida en COLLIARD, C. A.; MANIN, A. (1970), *Droit International et Histoire Diplomatique. Tome II - Europe*, op. cit., p. 26.

92. Cfr. *United Nations Treaty Series*, 67, pp. 139 y ss.

93. Sobre los estrechos turcos, vide los trabajos de ROUGIER, A. (1924), La question des détroits et la Convention de Lausanne, *Revue Générale de Droit International Public*, 31, pp. 309-338; DJONKER, W. C. (1938), *Le Bosphore et les Dardanelles. Les Conventions des Détroits de Lausanne (1923) et Montreux (1936)*, Lausanne; SAVIDIS (1951), *Le régime des détroits (Bosphore et Dardanelles)*, 108 pp.; DE AZCARRAGA Y BUSTAMANTE, J. L. (1969), El paso de buques de guerra por los Estrechos turcos, *Revista Española de Derecho Internacional*, 22, pp. 107-109; ROZAKIS, C. L.; STAGOS, P. N. (1987), *The Turkish Straits*, Martinus Nijhoff Publishers, 200 pp.

94. Vide Treaty of Peace with Turkey, and other instruments Signed at Lausanne on July 24, 1923, together with Agreements between Greece and Turkey signed on January 30, 1923 and Subsidiary Documents forming part of the Turkish Peace Settlement, Great Britain, *Foreign Office Treaty Series n<sup>o</sup> 16 (1923)*, Command Paper 1929. Reproducido igualmente en *League of Nations Treaty Series*, 28, pp. 12 y ss.

95. El Convenio, que entró en vigor el 9 de noviembre de 1936, está reproducido en su versión española en DE AZCARRAGA, J. L. (1955), *Legislación internacional marítima*, Madrid, C.S.I.C., pp. 31-44; en su versión inglesa, con abundante documentación al respecto, se encuentra en ROZAKIS, C. L.; STAGOS, P. N. (1987), *The Turkish Straits*, op. cit., pp. 153 y ss.; la versión francesa del mismo se puede encontrar en QUENEUEDEC, J. P. (1971), *Droit maritime international*, Pedone, pp. 42-56, y en ibid. (1979), *Conventions maritimes internationales*, Ed. A. Pedone, Paris, pp. 63-77. Vide igualmente *League of Nations Treaty Series*, 173, pp. 213 y ss., así como U.N. ST/LEG/SER.B/6, pp. 715-720.

96. Como excepción a esta norma, se ha previsto la hipótesis de que uno o más Estados no ribereños del Mar Negro deseen enviar a él fuerzas navales con fines humanitarios. En tal supuesto, dicha flota no podrá superar las 8.000 toneladas y no está sujeta al límite del aviso previo sino a la autorización previa del Gobierno de Turquía. Tal autorización se concederá inmediatamente si con ello no se supera el límite alternativo de las 30.000 ó 45.000 toneladas; si tal tonelaje máximo se superase, el Gobierno turco, tras consultar a los demás Estados no ribereños de este mar sin haber encontrado objeciones, decidirá lo que estime más conveniente respecto de la demanda de autorización.

97. Para el caso de que estos Estados construyan o compren sus submarinos fuera del Mar Negro, los mismos tendrán el derecho de pasar los Estrechos para ganar sus bases si el Estado interesado dió aviso a Turquía en tiempo oportuno de dicha construcción o compra; los submarinos de tales Estados podrán igualmente atravesar los estrechos turcos para ser reparados en astilleros situados fuera del Mar Negro, si obtienen la correspondiente autorización de Turquía.

98. Una definición auténtica de las distintas clases de buques de guerra se contiene en el Anexo II de este Convenio.

99. Vide al respecto los trabajos de KNIGHT, G. H. (1977), *The Kiev and the Turkish Straits*, *American Journal of International Law*, 71, pp. 125-132; FROMAN, F. D. (1977), *Kiev and the Montreux Convention*, *San Diego Law Review*, 14, pp. 681-717; LANGAVANT, E. (1981), *Droit de la mer. II. Le droit des communications maritimes*, París, Ed. Cujas, pp. 172-174.

100. Vide el Documento A/CONF.13/4: El derecho del aire y el proyecto de artículos relativo al derecho del mar, aprobado por la Comisión de Derecho Internacional (en adelante C.D.I.) en su octavo período de sesiones, especialmente los párrafos 17 a 24. En: *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos Oficiales. Volumen I: Documentos Preparatorios. Ginebra, 24 de febrero - 27 de abril de 1958*, pp. 69 y ss.

101. Propuesta en la que insistió sobre todo *Sir G. Fitzmaurice*, vide *Yearbook of the International Law Commission*, 1955/1, pp. 98-99 y 258.

102. Vide supra, epígrafe III.1.

103. En las Observaciones de Israel, de fecha 21 de marzo de 1956 se lee: "... cuando para arribar a un puerto - ya sea a un puerto existente o que un Estado pueda construir en el porvenir- sea necesario pasar por un estrecho (en el sentido geográfico de este térmi-

no) es indiferente si el estrecho está o no situado en las aguas del mar territorial de uno o varios Estados ribereños, ni tampoco tiene importancia la naturaleza jurídica (golfo, bahía, alta mar) de las aguas en que está situado dicho puerto. En esos casos, el derecho de paso de los buques de cualquier nación, independientemente de su cargamento, no es ni puede ser objeto de ninguna restricción, y el Estado o Estados ribereños no tienen ningún derecho, si no existe un convenio especial, para impedir, dificultar o suspender el libre paso de esos buques". Doc. A/CN.4/99/Add.1, reproducido en *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 1956, vol. 2*, Naciones Unidas, Nueva York, p. 59.

**104.** En la Conferencia, los Estados árabes defendieron la denegación del derecho de paso inocente a los buques israelíes, aduciendo que tanto la jurisprudencia internacional en el asunto del Estrecho de Corfú, como el Informe de la C.D.I., únicamente reconocían el derecho de paso a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional entre dos partes de alta mar. A diferencia de ello, el paso por el Estrecho de Tirán sería para entrar o salir del Golfo de Aqaba, considerado como bahía histórica por los Estados árabes y cubierto totalmente por el mar territorial de Egipto y de Arabia Saudita, por lo que no era posible la extensión de la doctrina jurisprudencial anterior. Además, ambos países reclamaban un mar territorial de 12 millas, cubriendo totalmente la anchura del Estrecho (3 millas). En estas circunstancias, y no habiendo derecho de paso por no tratarse de un estrecho que una dos partes de alta mar, Arabia Saudita afirmó que tampoco se podía hablar de derecho de paso inocente de los buques israelíes a través de su mar territorial, cuando la situación entre los dos Estados era de guerra. El acuerdo en la Conferencia se logró con la adopción de una propuesta de enmienda al art. 17 (4) presentada por Países Bajos, Portugal y Reino Unido (Doc. A/CONF.13/C.1/L.71, reproducida en: *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar. Documentos oficiales. Vol. 3: Primera Comisión (Mar territorial y zona contigua)*, p. 225). Propuesta que se aprobó por la mínima diferencia de 31 votos a favor, 30 en contra y 10 abstenciones (ibid., p. 100). En la Sesión Plenaria de 27 de abril de 1958, el Representante de la República Árabe Unida pidió que se pusiera a votación separadamente el párrafo 4 del artículo 17. Propuesta que fue derrotada (por 34 votos contra 32 y 6 abstenciones), procediéndose a una votación del conjunto del texto del artículo (62 votos a favor contra 1 y 9 abstenciones). Vide *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar. Documentos oficiales. Vol. 2: Sesiones Plenarias*, p. 76.

**105.** Vide, entre otros, los trabajos de GROSS (1959), The Geneva Conference on the Law of the Sea and the Right of Innocent Passage through the Gulf of Aqaba, *American Journal of International Law*, 53, pp. 580-592; GHOBASHI (1957), Le statut juridique du Golfe d'Aqaba et des détroits de Tiran, *Revue égyptienne de droit international*, 13, pp. 138 y ss; HAMMAND (1959), The Right of Passage in the Gulf of Aqaba, *Revue égyptienne de droit international*, 15, pp. 118 y ss.

**106.** Ningún Estado árabe fue parte en el Convenio de 1958 sobre el mar territorial y la zona contigua.

**107.** Cfr. *Yearbook of the International Law Commission, 1952/2*, p. 38.

**108.** Por ejemplo, defendiendo la jurisdicción del Estado ribereño, introdujo un nuevo argumento tomado de tal sentencia: el deber de los Estados de no permitir que su mar territorial sea utilizado de una manera perjudicial para los intereses de otros Estados. Vide *Yearbook of the International Law Commission, 1952/1*, p. 107.

**109.** Así, por ejemplo, en opinión del Sr. *Córdova*, "the general rule was that a State was sovereign over its territorial sea. Hence he could not agree that the right of passage should be raised to the status of a principle which prevailed over that rule. In fact, a State

had the right, on security grounds, to forbid even the innocent passage of foreign ships through its territorial sea ... In some cases even innocent passage might constitute a danger, and the coastal State to which the territorial sea belonged was the only proper judge on that point". Cfr. *Yearbook of the International Law Commission, 1954/1*, pp. 109-110.

**110.** Las posturas extremas en este punto estuvieron representadas por las opiniones del Sr. *Lauterpacht*, quien propuso que, salvo en los casos de actos perjudiciales a la seguridad del Estado ribereño, únicamente aquellos actos que infringieran leyes específicas de tal Estado privarían al paso de su carácter inocente, y del Sr. *Fitzmaurice*, quien sugirió que el paso podía, si era perjudicial para la seguridad del Estado ribereño, ser no inocente con independencia de los actos que cometiera el buque durante su paso.

**111.** En los debates de la C.D.I. se criticó la ambigüedad de la expresión "public policy" que, además, no se corresponde exactamente con el significado de "ordre public", utilizado en la versión francesa. Se criticó igualmente el hecho de que los intereses fiscales no son los únicos que el Estado ribereño tiene sobre su mar territorial, así como la necesidad de referir la inocencia del paso a otras normas del derecho internacional, en concreto, la Carta de las Naciones Unidas. Vide *Yearbook of the International Law Commission, 1954/1*, pp. 104 y ss.; 109 y ss.; 159 y ss.; y *Yearbook of the International Law Commission, 1955/1*, pp. 94 y ss.; 143 y ss.; 253 y ss.

**112.** *Anuario C.D.I., 1956/2*, p. 254.

**113.** En tal comentario, se indicó lo siguiente: "El párrafo 3 no contiene más que criterios generales, sin entrar en detalles. No había, pues, necesidad de mencionar el caso - sobre el que se ha llamado especialmente la atención - de que un buque utilice el mar territorial con el propósito deliberado de burlar la vigilancia de las importaciones o de las exportaciones o eludir los derechos de aduana del Estado ribereño ... La Comisión cree, sin embargo, que un paso emprendido con ese propósito no puede ser considerado como inocente". *Ibid.*, p. 269.

**114.** *Ibid.*, pp. 268-270.

**115.** Realizadas por Rumanía, Reino Unido, República Federal de Alemania, Portugal, Países Bajos, Estados Unidos, Dinamarca e Italia. Vide los Documentos A/CONF.13/C.1/L.23 a A/CONF.13/C.1/L.30, reproducidos en *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos Oficiales. Volumen III: Primera Comisión (Mar territorial y Zona Contigua)*, pp. 210-212.

**116.** Mientras que Dinamarca exigía que "los buques de pesca llevarán sus aparejos recogidos", Italia reconocía expresamente el derecho de paso inocente de los buques de pesca, sometido a la condición siguiente: "siempre que respeten las prescripciones en materia de pesca en el mar territorial adoptadas por el Estado ribereño de conformidad con el derecho internacional".

**117.** *Ibid.*, p. 82.

**118.** Por ejemplo, la delegación de Yugoslavia afirmó que: "el grupo de trabajo, tras largas discusiones, no pudo encontrar un término satisfactorio para sustituir el término "seguridad". La delegación de Yugoslavia considera que el término en cuestión abarca más que la simple seguridad militar". Otras delegaciones, como la de Chile o México, expresaron opiniones similares. *Ibid.*, pp. 83-84. De hecho, en la enmienda presentada por Chile, Ecuador, Haití, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela (Doc. A/CONF.13/C.1/L.74) se mencionaba "la seguridad o los intereses del Estado ribereño". Cfr. *ibid.*, p. 84. Enmienda que, por 32 votos contra 31 y 5 abstenciones, fue rechazada por no alcanzar la mayoría de votos necesaria. Cfr. *ibid.*, p. 98.

119. Ibid., pp. 82-83.

120. La propuesta revisada de los Estados Unidos está reproducida en *ibid.*, p. 212. Estados Unidos la explicó de la siguiente manera: "La segunda frase de la enmienda tiene por finalidad indicar que un buque deberá efectuar el paso inocente de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado ribereño. No obstante, tales leyes y reglamentos no pueden prohibir el paso inocente". *Ibid.*, p. 82.

121. Vide la intervención de la Unión Soviética en este sentido, en *ibid.*, pp. 83-84.

122. Doc. A/CONF.13/C.1/L.6, reproducida en *ibid.*, p. 208.

123. *Ibid.*, p. 77. Propuesta que Francia retiró ante la excelente crítica de Dinamarca y con la garantía de que la Primera Comisión hacía constar en acta la irrelevancia de que los actos perjudiciales para la seguridad del Estado ribereño fueran o no premeditados. *Ibid.*, p. 86.

124. Por 35 votos a favor contra 21 y 11 abstenciones. *Ibid.*, p. 98.

125. La India defendió su propuesta A/CONF.13/C.1/L.73 aduciendo que: "su delegación comparte las dudas y recelos que han expuesto otros representantes en sesiones anteriores respecto a la propuesta revisada presentada por los Estados Unidos, y prefiere el texto de la Comisión de Derecho Internacional. La palabra "seguridad" tiene diferentes significados según los contextos. El Tribunal Supremo de la India dictaminó que la expresión "seguridad del Estado" (security of the State), que figura en la Constitución de la India, no abarcaba el "orden público" (public order) y hubo que modificar en consecuencia la Constitución. No duda de que según el contexto del art. 15 la expresión "seguridad del Estado" incluye el orden público y recuerda que en el inciso b del párrafo 1 del artículo 20 del proyecto de la Comisión de Derecho Internacional se emplean las palabras "la paz del país o el orden en el mar territorial". En consecuencia, sugiere se inserte en el párrafo 3 del artículo 15, entre las palabras "perjudiciales para" y "seguridad del", las palabras "la paz, el orden o la". *Ibid.*, p. 84.

126. Por 38 votos a favor contra 19 y 12 abstenciones. *Ibid.*, p. 98.

127. Vide la intervención de Yugoslavia, *ibid.*, p. 75.

128. Vide la intervención de la República Federal de Alemania, *ibid.*

129. Durante el debate, Turquía introdujo de nuevo esta enmienda (*ibid.*, p. 83), que recibió 38 votos, contra 19 y 14 abstenciones. *Ibid.*, p. 98.

130. Doc. A/CONF.13/C.1/L.64/Rev.1. Canadá, Dinamarca, Italia y Yugoslavia: propuesta revisada. Reproducida en *ibid.*, p. 224. Cuando las cuatro potencias patrocinadoras retiraron esta propuesta en favor de la enmienda del Reino Unido, México la volvió a presentar el 8-IV-1958. Cfr. *Ibid.*, p. 112.

131. El texto de la propuesta contenida en el Doc. A/CONF.13/C.1/L.132 está reproducida en *ibid.*, p. 240. Téngase en cuenta las modificaciones orales introducidas por el Reino Unido el 8-IV-1958, en *ibid.*, p. 112. Como señaló el delegado de Chile: "la enmienda del Reino Unido y la enmienda que patrocina ahora la delegación de México enfocan en forma muy distinta la cuestión del derecho de paso inocente de los buques pesqueros por el mar territorial. Según la última, no será considerado inocente el paso de buques de pesca extranjeros que no cumplan con las leyes y reglamentaciones dictadas por el Estado ribereño, a fin de evitar que pesquen dentro del mar territorial. Pero con arreglo a la enmienda del Reino Unido podrá ser considerado paso inocente el de un buque de pesca que no se atenga a las leyes y reglamentos de pesca del Estado ribereño". *Ibid.*

132. Por 29 votos a favor, contra 23 y 14 abstenciones. *Ibid.*, p. 113.

133. Cfr. Texto de los artículos relativos al mar territorial y a la zona contigua adoptados por la Primera Comisión, en: *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos Oficiales. Volumen II: Sesiones Plenarias*, pp. 140-143. Sobre el origen de la fórmula empleada en el artículo 15 (4) para definir el paso inocente, vide GONZALEZ CAMPOS, J. D. (1975), Navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos. En: Poch (ed.), *La actual revisión del derecho del mar. Una perspectiva española*, vol. 1, primera parte, Madrid, pp. 340 y ss.

134. El art. 15 fue aprobado sin modificaciones por el Plenario por 68 votos a favor contra ninguno y 2 abstenciones. Cfr. *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos Oficiales. Volumen II: Sesiones Plenarias*, p. 75.

135. *Ibid.*, pp. 148-149.

136. Vide el comentario a los mismos en SØRENSEN, M. (1958), *Law of the Sea, International Conciliation*, 520, p. 234; FITZMAURICE, G. (1959), Some Results of the Geneva Conference on the Law of the Sea, *International and Comparative Law Quarterly*, 8, p. 96; SLONIM (1966), Right of Innocent Passage and the 1958 Geneva Conference on the Law of the Sea, *Columbia Journal of Transnational Law*, 5, pp. 96 y ss.

137. Cfr. CHURCHILL, R. R.; LOWE, A. V. (1985), *The Law of the Sea*, op. cit., p. 66. Un ejemplo interesante de cómo se concretó esta normativa se encuentra en el Arrêté nº 647 de 4-III-1967 de Madagascar, reproducido en UN. ST/LEG/SER.B/15, pp. 166-167.

138. Por ejemplo, el art. II.2 de la Ley nº 2130 de 22-VIII-1966 de Portugal (UN. ST/LEG/SER.B/15, p. 176); art. 12.2 de la Ley de 22-V-1965 sobre el mar marginal, zona contigua y plataforma continental de Yugoslavia (*ibid.*, p. 189); art. 3.2 del Decreto-Ley nº 1098 de 25-III-1970 del Brasil (UN. ST/LEG/SER.B/16, UNITED NATIONS (1974), *National legislation and treaties relating to the Law of the Sea*, New York, p. 4. Citado en adelante como UN. ST/LEG/SER.B/16); sec. 2 (g) de la Ley de Sudán de 1970 sobre el mar territorial y la plataforma continental (*ibid.*, p. 31); art. 5 de la Ley de 1977 sobre el mar territorial y las zonas marítimas de Burma (UN. ST/LEG/SER.B/19, UNITED NATIONS (1980), *National legislation and treaties relating to the Law of the Sea*, New York, p. 8. Citado en adelante como UN. ST/LEG/SER.B/19); sec. 3 de la Ley sobre el mar territorial y zonas marítimas de Pakistán de 1976 (*ibid.*, p. 86); etc.

139. Cfr. *Military and Paramilitary Activities in and Against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America)*, Merits, Judgement, I.C.J. Reports 1986, pp. 111-112, párs. 213-215 y pp. 127-129, párs. 250-253.

140. Sobre los trabajos de la C.D.I. a este respecto, vide DE VRIES REILINGH, O. G. (1971), *Warships in territorial waters, their right of innocent passage*, op. cit., pp. 50-56.

141. *Yearbook of the International Law Commission, 1953/2*, p. 58.

142. *Yearbook of the International Law Commission, 1954/2*, pp. 161-162. Aparte del hecho trivial de que ambos artículos fueron nuevamente reenumerados como los art.s 26 y 27, la principal alteración la constituyó el nuevo art. 26.1, que afirmaba lo siguiente: "Save in exceptional circumstances, warships shall have the right of innocent passage through the territorial sea without previous authorization or notification".

143. Las respuestas de los Gobiernos pueden consultarse en *Yearbook of the International Law Commission, 1955/2*, pp. 43-62. De entre las mismas, cabe destacar que Haití consideró que "in conformity with the most generally accepted international practice, foreign warships should not have the right of passage through the territorial sea

except with the consent of the coastal State, to which the ship concerned must address a request" (ibid., p. 46). Por su parte, Yugoslavia afirmó que "this article fails to pay due attention to the security of the coastal State and the peace of the coastal population and local authorities. A warship is not the same as a merchantman and, therefore, no State can remain indifferent to its unexpected presence in the territorial sea (particularly if there are several of them, which is most often the case). Hence, the notification is necessary, since the logic of things also imposes it" (ibid., p. 61).

144. Únicamente para ciertas partes del mar territorial o en tiempos de crisis, con la finalidad de proteger los intereses militares del Estado ribereño y siempre que no interfiriera el paso a través de los estrechos utilizados para la navegación internacional entre dos partes de la alta mar. Ibid., p. 5.

145. Cfr. *Yearbook of the International Law Commission, 1955/1*, pp. 142-151 y 259-261. En general, mientras que *Fitzmaurice* defendió tal derecho de paso inocente en su integridad, oponiéndose a la generalización de los requisitos de la notificación o autorización previas, *Zourek* y *Krylov*, defendiendo los intereses de seguridad del Estado ribereño, propugnaron la consagración de tales requisitos.

146. Esta pregunta, formulada por *Zourek*, recibió seis votos afirmativos contra tres y cuatro abstenciones. Ibid., p. 148.

147. El texto del artículo propuesto puede consultarse en ibid., p. 100. Por su parte, el segundo de los artículos sobre los buques de guerra, relativo a las competencias del Estado ribereño en el caso de infracciones a sus leyes por parte de buques de guerra extranjeros, se aprobó sin apenas debate ni modificaciones. Ibid., p. 261.

148. *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 1956/1*, pp. 202-206, 276-277 y 279-280.

149. Sobre este particular, vide los puntos 3) a 5) del Comentario de la C.D.I. al art. 24 de su proyecto de artículos, en: *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 1956/2*, p. 273.

150. Ibid., p. 272.

151. Ibid., p. 273.

152. Por ejemplo, en las Actas resumidas de las sesiones plenarias, el Sr. *Dean*, de la delegación de los Estados Unidos de América, afirmó que: "es un principio generalmente admitido, y aún reconocido en muchos textos jurídicos que hacen autoridad, que el paso inocente de buques de guerra por las aguas territoriales de otros Estados es admisible en tiempo de paz. ... Los Estados Unidos de América no han exigido nunca una autorización previa para el paso de buques de guerra por sus aguas territoriales, y muchos países siguen una práctica análoga". Declaraciones que tienen su contrapunto en las de la delegación de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, en las que el Sr. *Tunkin* "se sorprende de que el representante de los Estados Unidos considere ahora como un derecho el paso de los buques de guerra por las aguas territoriales. En la Conferencia para la codificación del Derecho Internacional, celebrada en La Haya en 1930, la delegación de los Estados Unidos opinó que este paso era un gesto de cortesía internacional, pero no constituía un derecho ...". *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales. Vol. 2: Sesiones Plenarias*, op. cit., p. 78, párs. 41, 42 y 44.

153. Cfr. *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales. Vol. 3: Primera Comisión (mar territorial y zona contigua)*, op. cit., pp. 126-130. Los Estados Unidos (Doc. A/CONF.13/C.1/L.43, ibid., p. 217) y el Reino

Unido (Doc. A/CONF.13/C.1/L.37, *ibid.*, pp. 214-215) propusieron la supresión de este artículo. La República Federal de Alemania (Doc. A/CONF.13/C.1/L.48, *ibid.*, p. 219) propuso la supresión de las palabras "a una autorización o". Los Países Bajos (Doc. A/CONF.13/C.1/L.51, *ibid.*, pp. 219-220) propusieron en su lugar que "salvo en circunstancias excepcionales, los buques de guerra ejercerán el derecho de paso inocente a través del mar territorial sin autorización o notificación previa". En contra de las mismas, el Sr. *Nicolaev*, de la delegación de la U.R.S.S., afirmó que: "el texto del artículo 24 de la Comisión de Derecho Internacional es fruto de un largo y detenido estudio y que el principio expuesto en el mismo refleja la práctica de muchos Estados, que consideran que el paso de los buques de guerra constituye un problema aparte, debido al elemento de riesgo que entraña". *Ibid.*, p. 128, párr. 8.

154. La nueva versión del art. 24 puede consultarse en *ibid.*, p. 252.

155. Los debates de tal sesión plenaria están reproducidos en: *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales. Vol. 2: Sesiones Plenarias*, op. cit., pp. 76-79.

156. La moción de Italia se aprobó por 50 votos a favor, contra 24 y 5 abstenciones. Cuando se votó la propuesta italiana, las palabras "una autorización o" quedaron definitivamente rechazadas por 45 votos a favor, contra 27 y 6 abstenciones.

157. El art. 24 recibió 43 votos a favor, 24 en contra y 12 abstenciones.

158. Vide DE VRIES REILINGH, O. G. (1971), *Warships in territorial waters, their right of innocent passage*, op. cit., pp. 58 y ss.; O'CONNELL, D. P. (1982), *The International Law of the Sea*, vol. 1, op. cit., pp. 289-292.

159. GONZALEZ CAMPOS, J. D. (1975), *Navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos*, op. cit., pp. 373-374.

160. Cfr. UN. ST/LEG/SER.B/6, pp. 361-420.

161. Vide las declaraciones de la Unión Soviética, Bulgaria, Rumanía, Ucrania, Bielorrusia, Hungría, etc., en NU. Doc. ST/LEG/SER.D/4, *Multilateral Treaties in respect of which the Secretary-General performs Depositary Functions*, 1971, capt. 21, pp. 362-363.

162. Cfr. SHAO JIN (1989), *The question of innocent passage of warships after UNCLOS III, Marine Policy*, 13, p. 56.

163. *Case concerning Right of Passage over Indian Territory (Merits)*, Judgment of 12 April 1960: I.C.J. Reports 1960, pp. 42-43.

164. *Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America)*, Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1986, p. 111, párr. 214.

165. O'CONNELL, D. P. (1982), *The International Law of the Sea*, vol. 1, op. cit., p. 269.

166. TREVES, T. (1985), *La navegación ...*, op. cit., p. 754. Vide igualmente lo dicho a propósito de la navegación perpendicular a la dirección de la costa en la Conferencia de Codificación de 1930.

167. Añadido que se mantuvo desde el primero de los textos de negociación adoptados en la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar. Vide A/CONF.62/WP.8: Texto único oficioso para fines de negociación/Part II, art. 15, en: *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales, vol. 4*, Naciones Unidas, Nueva York, p. 162.

168. La propuesta de Fidji se encuentra en el Doc. A/AC.138/SC.II/L.42, reproducido en N.U. Doc. A/9021, vol. III. Vide igualmente el Doc. A/CONF.62/C.2/L.19, Fidji: Proyecto de artículos relativos al paso por el mar territorial, de fecha 23-VII-1974, reproducido en: *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales, vol. 3*, Naciones Unidas, Nueva York, p. 227.

169. Doc. A/CONF.62/C.2/L.16, art. 3, párr. 3, reproducido en: *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales, vol. 3*, op. cit., p. 223.

170. Doc. A/CONF.62/WP.8/Rev.1, Part II, art. 17, párr. 2, reproducido en: *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales, vol. 5*, Naciones Unidas, Nueva York, p. 168.

171. *B.O.E. 18-IV-1991*. Vide infra, epígrafe VI.2.1.1.

172. Resulta obvio que el régimen de navegación en las distintas aguas interiores dependerá de la conformidad con el Derecho Internacional del sistema seguido en el trazado de las líneas de base. Vide al respecto lo dicho infra, en el epígrafe VI.1.1. Sobre las disposiciones del Convenio de 1982 que regulan el trazado de las líneas de base, vide NACIONES UNIDAS (1989), *El Derecho del Mar. Líneas de base. Examen de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativas a las líneas de base*, Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Naciones Unidas, Nueva York, 79 pp.

173. Vide lo dicho supra, sobre el Estrecho de Tirán en la Conferencia de Ginebra de 1958. Debe resaltarse que el Convenio de 1982, coherentemente con el reconocimiento internacional que ya ha recibido la institución de la zona económica exclusiva, expresamente incluye en esta categoría de estrechos utilizados para la navegación internacional a los que sirven para pasar de una zona económica exclusiva al mar territorial de otro Estado y viceversa.

174. Vide, por ejemplo, lo dicho por MARIN LÓPEZ, A. (1984), El paso por los estrechos, *Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz, 1984*, Universidad del País Vasco, pp. 63-98; SCOVAZZI, T. (1990), *Elementi di diritto internazionale del mare*, Milán, Giuffrè ed., pp. 72 y ss.

175. Report of the Sea-Bed Committee, 28 U.N., G.A.O.R. 71, Supp. nº 21 (A/9021), U.N. Doc. A/AC.138/SC.II/L.30 y Corr. 1, para. (a).

176. Vide el documento titulado: United Kingdom/Fiji Private Group on Straits: Passage of Straits used for international navigation (18 April 1975), reproducido en: PLATZÖDER, R. (ed.), (1983), *Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Documents*, vol. 4, New York, Oceana, pp. 194 y ss.

177. Cfr. ALEXANDER, L. (1987), Exceptions to the Transit Passage Régime: Straits with Routes of "Similar Convenience", *Ocean Development and International Law Journal*, 18, p. 479.

178. CAMINOS, H. (1987), The legal régime of straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, *Recueil des Cours. Académie de Droit International*, 205, pp. 139-140.

179. TREVES, T. (1985), La navigation, op. cit., pp. 789-790.

180. Documento A/CONF.62/WS/26: Declaración de la delegación de Grecia de fecha 30 de abril de 1982, reproducido en: *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre*

*el Derecho del Mar, Documentos oficiales, vol. 16*, op. cit., p. 275. Debe señalarse además que, el 10 de diciembre de 1982, cuando Grecia firmó el Convenio de 1982, repitió literalmente el tenor de esta declaración. Vide *B.D.M., 1*, p. 19 y *B.D.M., 5*, p. 13, así como *Multilateral Treaties deposited with the Secretary General, Status at 31 December 1982, ST/LEG/SER.E/2*, p. 636.

**181.** Documento A/CONF.62/WS/35: Declaración de la delegación de Turquía de fecha 15 de noviembre de 1982, reproducido en: *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Documentos oficiales, vol. 17*, op. cit., p. 231. Postura que Turquía mantuvo al ejercer el derecho de respuesta, el 24 de febrero de 1983. Vide al respecto, el Doc. A/CONF.62/WS/37 y Add. 1 y 2, reproducido en *ibid.*, p. 250.

**182.** DE YTURRIAGA BARBERAN, J. A. (1991), *Straits used for international navigation A Spanish perspective*, Martinus Nijhoff Publishers, pp. 299-303.

**183.** JUSTE RUIZ, J. (1991), Los estrechos internacionales en el Derecho del Mar. En: *VIII Semana de Estudios del Mar*, Gijón, 1990, Principado de Asturias, p. 124.

**184.** Secciones segunda y tercera, respectivamente, de la Parte III del Convenio de 1982, titulada "Estrechos utilizados para la navegación internacional".

**185.** Vide sus propuestas contenidas en los documentos C.2/Informal Meeting/2, de 19 de marzo de 1979; Rev. 1, de 16 de agosto de 1979; y Rev. 2, de 19 de marzo de 1980. Sobre la importancia que Yugoslavia otorga a la inclusión de este artículo en el Convenio de 1982, vide la intervención del Sr. *Vratusa*, de la delegación de Yugoslavia, el 8 de diciembre de 1982, contenida en: *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Documentos oficiales, vol. 17*, op. cit., p. 70, para. 32.

**186.** En el Convenio de 1982 no se establece, en la zona contigua, ningún régimen de navegación o de sobrevuelo especial, que difiera del régimen de libertad propio de la zona económica exclusiva o de la alta mar. Obsérvese que el art. 36 tampoco habla, en rigor, de estrechos utilizados para la navegación internacional que sean atravesados por un corredor de zona contigua.

**187.** Vide CAMINOS, H. (1987), The legal régime of straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, op. cit., pp. 136-139.

**188.** Sobre los orígenes del paso en tránsito, vide *infra*, epígrafe V.2.2.

**189.** Debe señalarse, no obstante, que todos los intentos codificadores del derecho del mar han respetado los regímenes convencionales especiales de larga data que regulan total o parcialmente el paso a través de algunos estrechos internacionales muy concretos. Vide, por ejemplo, el art. 35. c) del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Sobre estos regímenes convencionales especiales de algunos estrechos internacionales, vide *supra* el epígrafe III.2 e *infra* el epígrafe V.1.4.

**190.** Vide las opiniones de WHITE, D. I. (1974), The right of innocent passage of submarines in the territorial seas, *Comparative and International Law Journal of Southern Africa*, 1974, pp. 127-136; BURKE (1976), Submerged Passage Through Straits: Interpretations of the Proposed Law of the Sea Treaty Text, *Washington Law Review*, 52, pp. 212 y ss.; MOORE, J. N. (1980), The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, *American Journal of International Law*, 74, p. 96; CHURCHILL, R. R.; LOWE, A. V. (1985), *The Law of the Sea*, Manchester University Press, p. 86. Opinión no compartida sin embargo por REISMAN, W. M. (1980), The Regime of Straits and National Security: an Appraisal of International Lawmaking, *American Journal of International Law*, 74, pp. 71-75.

191. Cfr. DE YTURRIAGA BARBERAN, J. A. (1991), *Straits used for international navigation. A Spanish perspective*, Martinus Nijhoff Publishers, pp. 297 y ss.

192. El texto de la Convención puede consultarse en *United Nations Treaty Series*, vol. 15.

193. El texto de este Acuerdo puede consultarse en *United States Executive Agreements Series*, n° 487.

194. La propuesta de enmienda de España está recogida en U.N. Doc. A/CONF.62/L.109 (12 de abril de 1982), en *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar. Documentos oficiales*, vol. 16, p. 223.

195. La votación se produjo en la sesión plenaria n° 176, el 26 de abril de 1982, dando como resultado 55 votos en contra, 21 a favor y 60 abstenciones. *Ibid.*, p. 132. Debe recordarse que la tercera declaración interpretativa formulada por España al firmar el Convenio de 1982 mantiene lo siguiente: "En relación con el artículo 39, párrafo 3º, se entiende que la palabra <<normalmente>> significa <<salvo fuerza mayor o dificultad grave>>". Las declaraciones interpretativas formuladas por España se pueden consultar en *B.D.M.*, 4, pp. 14-15 y en *B.D.M.*, 5, pp. 21 y 42-43.

196. Cfr. *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales*, vol. 16, op. cit., p. 72.

197. Doc. A/CONF.62/WS/17, reproducido en *ibid.*, p. 265.

198. Doc. A/CONF.62/WS/19, reproducido en *ibid.*, p. 267. Vide los mapas mostrando el sistema chileno de líneas de base recta en SCOVAZZI, T. (et al) (1989), *Atlas of the Straight Baselines*, 2nd ed., Milán, Giuffrè ed., pp. 110 y ss. Vide igualmente los mapas reproducidos en *B.D.M.*, 4, pp. 67-72 y en CONFORTI, B. (et al) (1987), *Atlante dei confini sottomarini. Atlas of the Seabed Boundaries*, Parte seconda, Milán, Giuffrè ed., p. 215.

199. De esta forma, ALEXANDER, L. (1986), *Navigational Restrictions Within the New L.O.S. Context: Geographical Implications for the United States*, Offshore Consultants, Rhode Island, p. 137, indica que al incorporarse en el art. 35. a), una excepción similar a la del art. 8.2, "the right of innocent passage within straight baselines has been upgraded in international straits to a right of transit passage". Situación que, según este profesor, se da en el Estrecho de Ormuz, "where the Omani base-line system at one point encloses all of the outgoing and much of the incoming traffic lane through the Strait". Sobre el sistema de líneas de base rectas de Omán, vide el mapa reproducido en: SCOVAZZI, T. (et al.) (1989), *Atlas of the Straight Baselines*, 2nd ed., op. cit., p. 191 y el mapa reproducido en: CONFORTI, B.; FRANCALANCI, G. (1979), *Atlante dei confini sottomarini. Atlas of the Seabed Boundaries*, Milán, Giuffrè ed., p. 125.

200. *Ibid.*, p. 305. Vide igualmente BUTLER, W. E. (1978), *International Straits of the World: Northeast Arctic Passage*, Sijthoff & Noordhoff. Para los mapas de las líneas de base rectas soviéticas, vide los diversos mapas reproducidos en: SCOVAZZI, T. (et al.) (1989), *Atlas of the Straight Baselines*, 2nd ed., op. cit., pp. 198-213.

201. En la primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en 1958, Filipinas y Yugoslavia presentaron propuestas referentes a la aplicación de los métodos de las líneas de base rectas a los archipiélagos distantes de la costa, aunque las retiraron más tarde por falta de apoyo. Posteriormente, Dinamarca volvió a presentar la propuesta yugoslava, que de nuevo fue retirada al señalarse que la cuestión de los archipiélagos necesitaba de un estudio mucho más detenido. Vide *Conferencia de las*

*Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos Oficiales. Volumen III: Primera Comisión*, 52ª sesión, párs 28, 29 y 41. En la segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en 1960, Filipinas e Indonesia plantearon de nuevo el tema de los archipiélagos, sin que se llegara a ninguna solución. Vide *A/CONF.19/3: Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales. Actas resumidas de las sesiones plenarias y de las sesiones de la Comisión Plenaria. Anexos y Acta final*, Naciones Unidas, Nueva York, pp. 56-58 y 104, respectivamente, así como *A/CONF.19/9: Documentos oficiales de la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Ginebra, 17 de marzo - 26 de abril de 1960. Comisión Plenaria. Actas taquigráficas del debate general*, Naciones Unidas, Nueva York, pp. 74-77 y 268, respectivamente. Sobre la consagración de las aguas archipelágicas en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, vide la excelente recopilación de textos y documentos de la OFICINA DE ASUNTOS OCEANICOS Y DEL DERECHO DEL MAR (1990), *El Derecho del Mar. Estados archipelágicos. Historia legislativa de la Parte IV de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, Naciones Unidas, Nueva York, 143 pp.

202. Vide infra, epígrafe V.2.2.

203. Considero muy correcta la interpretación realizada por el profesor TREVES, T. (1985), *La navigation*, op. cit., p. 795, acerca de las distintas versiones de este artículo en idiomas igualmente auténticos. En efecto, en la versión francesa se señala que: "si l'Etat archipel n'a pas désigné des voies de circulation ou des routes aériennes, le droit de passage archipelagique peut s'exercer en utilisant les voies et routes servant normalement à la navigation internationale". En las demás versiones auténticas no se menciona a las rutas aéreas utilizadas normalmente para la navegación internacional. Sin embargo, Treves concluye afirmando la inclusión del sobrevuelo en este supuesto, dado que "cet article a pour fonction importante de lier comme un tout inséparable le principe archipelagique et le droit de passage archipelagique".

204. Tras la firma del Convenio, Filipinas declaró el 8 de diciembre de 1982 que: "mientras que el paso de tránsito queda impuesto por la Convención sobre las aguas de los Estados ribereños involucrados, el paso por las rutas marítimas sólo pueden ejercerlo los buques extranjeros en aguas archipelágicas por aquellas rutas que el Estado archipelágico señale y establezca", reproducida en: *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales, vol. 17*, Naciones Unidas, Nueva York, p. 71. A tal pretensión, los Estados Unidos y la República Federal de Alemania contestaron, ejerciendo el derecho de respuesta a las declaraciones efectuadas por otras Delegaciones. Los Estados Unidos, en relación a la pretensión filipina, señalaron que: "Al afirmar eso, no tiene en cuenta la posibilidad de que en ciertas circunstancias el Estado archipelágico no haya designado de conformidad con la parte IV, incluidos los artículos 53 y 54, todas las rutas aéreas y vías marítimas normales. En estas circunstancias, el paso podrá ejercerse por todas las vías marítimas archipelágicas y todas las rutas aéreas normalmente utilizadas para la navegación internacional. Los Estados Unidos consideran que esos derechos constituyen componentes esenciales del régimen archipelágico para que éste pueda ser aceptado en el derecho internacional". Por su parte, la Delegación de la República Federal de Alemania contestó que: "Según lo dispuesto en la Convención, el paso por las vías marítimas archipelágicas no está subordinado a la designación por el Estado archipelágico de vías marítimas o rutas aéreas específicas en la medida en que existan rutas a través del archipiélago que se utilicen normalmente para la navegación internacional". Respuestas ambas que están contenidas en el Doc. A/CONF.62/WS/37, reproducido en *ibid.*, pp. 247 y 249 respectivamente.

205. Vide las opiniones doctrinales citadas al respecto, al comentar la navegación en inmersión en el paso en tránsito a través de los "principales" estrechos internacionales.

206. TREVES, T. (1985), *La navigation*, op. cit., p. 796.

207. En estos supuestos, en principio no tendría mayor importancia la distinción entre el régimen de navegación aplicable, si el paso en tránsito o el paso por las vías marítimas archipelágicas, si no fuera por la posibilidad que tiene el Estado archipelágico de redefinir las vías marítimas y las rutas aéreas (art. 53.7), desplazándolas fuera del estrecho en cuestión.

208. Vide la discusión de varios autores en torno a si estos estrechos tienen un régimen especial de navegación, en: CHOON-HO-PARK (ed.), (1983), *The Law of the Sea in the 1980s. Proceedings, Law of the Sea Institute, Fourteenth Annual Conference*, Honolulu, pp. 597-622. Sobre el régimen de navegación de estos estrechos, vide supra, epígrafe III.2.

209. Cfr. *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales, vol. 16*, Naciones Unidas, Nueva York, p. 57, para. 37 (31 de marzo de 1982). Sobre la postura de Suecia, vide ibid., p. 55, para. 7.

210. Vide supra, epígrafe III.2.2.

211. Vide las declaraciones al respecto, formuladas en la fase final de la IIIª Conferencia, por las delegaciones de Argentina, el 2 de abril de 1982 (Doc. A/CONF.62/WS/17) y de Chile, el 7 de abril de 1982 (Doc. A/CONF.62/WS/19), reproducidas ambas en: *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales, vol. 16*, op. cit., pp. 265-267. La postura de Chile fue confirmada por este país, en la declaración formulada, el 10 de diciembre de 1982, al firmar el Convenio de 1982. Declaración reproducida en: B.D.M., 1, p. 18 y en B.D.M., 5, p. 9.

212. Vide supra, epígrafe III.2.3.

213. Cfr. *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales, vol. 17*, op. cit., p. 55, para. 222, (7 de diciembre de 1982). Postura que había sido anunciada anteriormente, vide ibid., vol. 16, p. 55, para. 7 (31 de marzo de 1982). Por su parte, el Sr. Manner sostuvo que: "la delegación finlandesa, que representa a uno de los Estados ribereños del Mar Báltico, sostiene que la situación que prevalece en esa región marítima se halla regida satisfactoriamente por disposiciones de tratados vigentes y espera que los resultados de la Conferencia no impliquen cambios radicales en tales disposiciones". Reproducido en ibid., vol. 16, p. 54, para. 105 (31 de marzo de 1982), manteniendo la misma actitud en ibid., vol. 17, p. 43, para. 64 (7 de diciembre de 1982).

214. Declaraciones reproducidas en U.N., *Multilateral Treaties Deposited with the Secretary-General, Status at 31 December 1982*, pp. 638 y 635 respectivamente, así como en B.D.M., 1, pp. 19 y 20 y en B.D.M., 5, pp. 10 y 22, respectivamente.

215. Vide infra, epígrafe III.2.4.

216. Sobre la postura de Turquía al respecto, vide *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales, vol. 16*, op. cit., pp. 28-29, e ibid., vol. 17, pp. 78-80.

217. COLOMBOS, J. (1967), *International Law of the Sea*, Longman Group, Londres, p. 220.

218. O'CONNELL, D.P. (1970), *International Law*, 2ª ed., vol. 1, Stevens, Londres, p. 567; *ibid.*, (1982), *The International Law of the Sea*, vol. 1, op. cit., p. 321.

219. LANGAVANT, E. (1981), *Droit de la mer. II. Le droit des communications maritimes*, op. cit., p. 171.

220. Textos que se pueden consultar en RAVENTOS, M.; OYARZABAL, I. (1936), *Colección de Textos Internacionales*, vol. 1, Madrid, pp. 28 y ss. Por su parte, el art. VI del Convenio hispano-francés de 27 de noviembre de 1912, tiene el siguiente tenor literal: "Con objeto de asegurar el libre paso del Estrecho de Gibraltar, ambos Gobiernos convienen no dejar que se eleven fortificaciones u obras estratégicas cualesquiera en la parte de la costa marroquí a que se refieren el artículo 7 de la Declaración franco-inglesa de 8 de Abril de 1904 y el artículo 14 del Convenio hispano-francés de 3 de Octubre del mismo año y comprendida en las respectivas esferas de influencia", texto reproducido igualmente en: MINISTERIO ESPAÑOL DE ASUNTOS EXTERIORES (1977), *Colección de tratados internacionales suscritos por España*, Bilaterales, vol. 1 (1911-1921), pp. 91-109. Vide igualmente el Acuerdo franco-marroquí, celebrado en Rabat el 20 de mayo de 1956. La versión inglesa de la Declaración de 1904, está reproducida en: TRUVER, S. C. (1980), *International Straits of the World: The Strait of Gibraltar and the Mediterranean*, Sijthoff & Noordhoff, p. 256.

221. Durante las negociaciones correspondientes, se propuso neutralizar todo el Estrecho de Gibraltar, aunque finalmente sólo se mencionó el litoral sur. Cfr. BRUEL, E. (1947), *International Straits. A Treatise on International Law*, vol. 2, Sweet and Maxwell, Londres, pp. 149 y ss.

222. Vide las declaraciones de la delegación italiana de 19 de julio de 1973 y de la delegación soviética el 24 de julio de 1973, en: N.U. Doc. A/AC.138/SC.II/SR.66 y 69.

223. Vide la intervención de la delegación de Marruecos, el 12 de agosto de 1973, respondiendo a la intervención anterior de la delegación italiana, en: N.U. Doc. A/AC.138/SC.II/SR.72. La respuesta de la delegación de España a las intervenciones de las delegaciones de Italia y de la Unión Soviética, formuladas respectivamente el 19 y 25 de julio de 1975, pueden consultarse en la Selección de textos y documentos sobre el derecho del mar, realizada por J. A. DE YTURRIAGA BARBERAN en: Poch, A. (ed.) (1974), *La actual revisión del Derecho del Mar. Una perspectiva española*, op. cit., 2ª parte, 2ª vol., pp. 436-440 y 440-445, respectivamente.

224. Cfr. GONZALEZ CAMPOS, J. D. (1975), Navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos, op. cit., pp. 394-396; DE YTURRIAGA BARBERAN, J. A. (1981), Estudio jurídico del Estrecho de Gibraltar y consecuencias de la construcción de una obra fija, *Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional*, 6, p. 202; *ibid.*, (1991), *Straits used for international navigation. A Spanish perspective*, Martinus Nijhoff Publishers, pp. 88-91.

225. Cfr. BRÜEL, E. (1947), *International Straits. A Treatise on International Law*, vol. 2, op. cit., pp. 192 y ss. Vide igualmente las opiniones de BAXTER, R. R.; TRISKA, J. F. (1964), *The Law of International Waterways with Particular Regard to Interoceanic Canals*, Massachussets, Harvard University Press, pp. 335-336; MOORE, JOHN N. (1980), The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, *American Journal of International Law*, 76, p. 114; así como la de TRUVER, S. C. (1980), *International Straits of the World: The Strait of Gibraltar and the Mediterranean*, op. cit., pp. 175-181.

226. *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales, vol. 17*, op. cit., pp. 32-34 y 92-93, respectivamente. Actitud compartida en el momento de la firma del Convenio de 1982, pues Marruecos no formuló declaraciones, y en las de España tampoco se encuentra ninguna referencia al respecto. Vide *B.D.M.*, 4, pp. 14-15 y *B.D.M.*, 5, p. 21.

227. Cfr. *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales, vol. 17*, op. cit., pp. 81-82.

228. *Ibid.*, pp. 247-248. Francia tampoco hizo ninguna referencia al respecto en el momento de la firma del Convenio de 1982. Vide *B.D.M.*, 5, p. 11.

229. Reproducido en: *International Legal Materials*, 18, pp. 362-393.

230. Cfr. CAMINOS, H. (1987), The legal régime of straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, op. cit., pp. 132-136.

231. MOORE (1980), The Régime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, *American Journal of International Law*, 74, p. 113, considera que, dado que el Tratado de Paz de 1979 se negoció dando cumplimiento a las resoluciones 242 y 338 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en las que se afirmaba la necesidad de proteger la libertad de navegación en las rutas internacionales de dicha región, sus disposiciones vincularían a todos los Estados miembros de las Naciones Unidas. Por su parte, LAPIDOTH-ESCHELBACHER, R. (1982), *International Straits of the World: The Red Sea and the Gulf of Aden*, Sijthoff and Noordhoff, p. 182, afirma que el Tratado de Paz de 1979 prevalecería, en virtud de su condición de derecho positivo y especial que establece un régimen de paso más liberal y no discriminatorio, sobre las disposiciones de *lex lata*. Vide igualmente *ibid.*, (1983), The Strait of Tiran, the Gulf of Aqaba, and the 1979 Treaty of Peace between Egypt and Israel, *American Journal of International Law*, 77, pp. 84 y ss. Sobre la no aplicación del principio de la prevalencia del tratado posterior en el tiempo, vide DANSEYAR (1982), Legal Status of the Gulf of Aqaba and the Strait of Tiran: from Customary International Law to the 1979 Egyptian-Israeli Peace Treaty, *Boston College International and Comparative Law Review*, 5, pp. 170 y ss.

232. Cfr. TREVES, T. (1985), La navigation, op. cit., p. 793.

233. *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales, vol. 17*, op. cit., p. 19, para. 120.

234. *Ibid.*, p. 86, para. 19 y 20. La cita del representante de los Estados Unidos puede encontrarse en: UNITED STATES, *Congressional Record*, vol. 128, nº 47, 97th Congress, Second Session, 27 April 1982, p. 4.089.

235. Postura mantenida por REISMAN (1980), The Régime of Straits and National Security: An Appraisal of International Lawmaking, *American Journal of International Law*, 74, p. 76; y por LAPIDOTH-ESCHELBACHER (1983), The Strait of Tiran, the Gulf of Aqaba, and the 1979 Treaty of Peace between Egypt and Israel, op. cit., pp. 99-103.

236. Cfr. la postura de EL BARADEI (1982), The Egyptian-Israeli Peace Treaty and Access to the Gulf of Aqaba, *American Journal of International Law*, 76, pp. 550 y ss.

237. Vide al respecto, BACK IMPALLOMENEI (1981), Le disposizioni a favore dei terzi nel trattato di pace tra Egitto e Israele, *Rivista di diritto internazionale*, 1981, pp. 559 y ss.; TREVES, T. (1985), La navigation, op. cit., p. 793.

238. Vide, por ejemplo, FITZMAURICE (1959), Some Results of the Geneva Conference on the Law of the Sea, *International and Comparative Law Quarterly*,

1959, pp. 94-95; MCDUGAL; BURKE (1962), *The Public Order of the Oceans*, New Haven, pp. 256-258, etc.

239. Cfr. SANCHEZ RODRIGUEZ, L. I. (1981), Estatuto jurídico de los estrechos y derecho del mar. El proyecto de enlace fijo entre Europa y Africa por el Estrecho de Gibraltar, *Anuario de Derecho Marítimo*, 3, pp. 85-86.

240. Cfr. Doc. A/AC.138/89, reproducida en DE YTURRIAGA BARBERAN, J. A. (1974), Selección de textos y documentos. En: Poch, A. (ed.), *La actual revisión del Derecho del Mar. Una perspectiva española*, op. cit., 2ª parte, 2º vol., pp. 340-345.

241. Doc. A/AC.138/SC.II/L.18, reproducido en *ibid.*, pp. 402-410.

242. Doc. A/AC.138/SC.II/L.42 y Corr. 1, reproducido en UN. Doc. A/9021, Report of the Committee on the Peaceful Uses of the Sea-Bed and the Ocean Floor Beyond the Limits of National Jurisdiction, vol. III, pp. 91 y ss. La intención de objetivar la inocencia del paso era todavía más evidente, si cabe, en el proyecto de Fidji, cuyo representante explicitó que: "The innocence of passage is still to be determined by relation to the peace, good order and security of the coastal State, but an objective test is sought to be applied in determining what acts are in fact considered to be prejudicial to the peace, good order and security of the coastal State".

243. Sobre los trabajos de la IIIª Conferencia a este respecto, vide RONZITTI, N. (1985), Il passaggio inoffensivo nel mare territoriale e la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, *Rivista di diritto internazionale* 1985, pp. 34-36.

244. Vide *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales*, vol. 3, p. 184.

245. *Ibid.*, p. 192.

246. *Ibid.*, p. 202.

247. Cfr. PLATZÖDER, *Third United Nations Conference on the Law of the Sea: Documents*, vol. 4, op. cit., pp. 18 y ss.

248. Cfr. Doc. A/CONF.62/WP.8/PART II (Texto presentado por el Presidente de la Segunda Comisión), reproducido en: *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Documentos oficiales*, vol. 4, pp. 162-163.

249. Cfr. Doc. A/CONF.62/WP.8/REV.1/PART II (Texto presentado por el Presidente de la Segunda Comisión), art. 18, reproducido en *ibid.*, vol. 5, pp. 168-169.

250. En el Doc. A/CONF.62/WS/16, de fecha 10-III-1981, la delegación de la República Federal de Alemania declaró lo siguiente: "Las disposiciones relativas al mar territorial entrañan en general un conjunto de normas que concilian el legítimo deseo de los Estados ribereños de proteger su soberanía con el de la comunidad internacional de ejercer el derecho de paso. El derecho de extender la anchura del mar territorial hasta 12 millas marinas aumentará mucho la importancia del derecho de paso inocente que asiste a todas las embarcaciones dentro del mar territorial; se trata de un derecho fundamental de la comunidad internacional. Por esta razón, seguimos creyendo que es necesario introducir una mejora en el párrafo 2 l) del artículo 19. Sostenemos además que, de conformidad con los principios generales del derecho, la facultad de extender la anchura del mar territorial hasta 12 millas marinas no debe ejercerse en detrimento de los demás Estados". Reproducido en *ibid.*, vol. 14, p. 182, pár. 15.

251. RONZITTI, N. (1985), Il passaggio inoffensivo nel mare territoriale e la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, op. cit., p. 37.

252. FITZMAURICE (1959), Some Results of the Geneva Conference on the Law of the Sea, op. cit., pp. 95-96.

253. Vide, entre otros, REISMAN (1980), The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Lawmaking, *American Journal of International Law*, 1980, pp. 62-63; CHURCHILL, R. R.; LOWE, A. V. (1985), *The Law of the Sea*, op. cit., pp. 67 y 274.

254. Vide CLINGAN, Jr. (1983), Freedom of Navigation in Post-Unclos III Environment. En: *Law and Contemporary Problems*, pp. 110 y ss.

255. RONZITTI, N. (1985), Il passaggio inoffensivo nel mare territoriale e la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, op. cit., p. 40.

256. Para un estudio de tales opiniones doctrinales, vide O'CONNELL (1982), *The International Law of the Sea*, vol. 1, op. cit., pp. 270 y ss.

257. TREVES, T. (1985), La navigation, op. cit., p. 756, aduce el art. 300 del Convenio de 1982, que consagra la noción del abuso de derecho, para limitar tal discrecionalidad, pese a lo controvertido que resulta el contenido y los límites de tal concepto jurídico en la doctrina. Por su parte, RONZITTI, N. (1985), Il passaggio inoffensivo nel mare territoriale e la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, op. cit., p. 37, alega que no es suficiente con que se trate de una actividad cualificada de las incluidas en el art. 19.2 del Convenio de 1982, sino que además debe ser perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Pese a que tal exigencia parezca lógica a primera vista, se trataría, en definitiva, de buscar los extremos de un círculo en el que el concepto de la inocencia del paso se pierde cuando se dan una serie de actividades y, al mismo tiempo, se afirma que para que tales actividades hagan perder la inocencia del paso es necesario que no se cumpla el concepto de inocencia.

258. O'CONNELL (1982), *The International Law of the Sea*, vol. 1, op. cit., p. 207.

259. Cfr. CHURCHILL, R. R.; LOWE, A. V. (1985), *The Law of the Sea*, op. cit., p. 67.

260. Convenio de 1982, art. 34.2. El subrayado es nuestro.

261. *Ibid.*, art. 54.

262. *Ibid.*, art. 53.3.

263. Reproducido en REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY (1971), *América Latina y la extensión del mar territorial - régimen jurídico*, Montevideo, p. 74. Esta versión supone una rectificación por parte de los Estados Unidos de la versión original de su proyecto de artículos, cuyo art. II, A) disponía que: "Con el fin de salvaguardar más cabalmente la libertad de paso a través de estrechos utilizados 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, el mar territorial en tales estrechos deberá estar delimitado en forma tal que siempre *disponga de un pasillo de alta mar adecuado para el tránsito de todos los buques y aeronaves* ...". Reproducido en *ibid.*, p. 75. El cambio de redacción se debió precisamente a los problemas de interpretación que suscitaba la expresión "pasillo de alta mar". Los subrayados son nuestros. Sobre este particular, vide DE YTURRIAGA BARBERAN, J. A. (1993), *Ambitos de soberanía en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Una perspectiva española*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, pp. 203 y ss.

264. Vide el art. 5 de la propuesta de Fidji, Indonesia, Mauricio y Filipinas, contenida en el Doc. A/CONF.62/C.2/L.49, de fecha 9-VIII-1974, reproducida en *Tercera*

*Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Documentos oficiales, vol. 3, op. cit., p. 262.*

265. Vide la enmienda presentada al proyecto anterior por Bulgaria, Polonia y República Democrática Alemana, contenida en el Doc. A/CONF.62/C.2/L.52 y reproducida en *ibid.*, p. 264. Sobre las negociaciones de estos aspectos en la IIIª Conferencia, vide JIMENEZ PIERNAS, C. (1981), *El proceso de formación del Derecho Internacional de los archipiélagos*, Madrid, pp. 865-914.

266. Cfr. BURKE, (1976), Submerged Passage Through Straits: Interpretations of the Proposed Law of the Sea Treaty Text, *Washington Law Review*, 52, pp. 216 y ss.

267. Vide LACLETA MUÑOZ, M. The Strait of Gibraltar Today, comunicación presentada en el *26th Law of the Sea Institute Annual Conference: "The Law of the Sea: New Worlds, New Discoveries*, Génova, 22 de junio de 1992.

268. Cfr. TREVES, T. (1985), La navigation, *op. cit.*, p. 797.

269. Sobre el derecho de paso inocente de los buques de guerra en la IIIª Conferencia y en el Convenio de 1982, vide los trabajos de O'CONNELL, D. P. (1977), Innocent Passage of Warships, *Thesaurus Acroasium*, 7, pp. 405-451; KAYE (1978), The Innocent Passage of Warships in Foreign Territorial Seas: A Threatened Freedom, *San Diego Law Review*, 1978, pp. 573-602; WOLFRUM, R. (1981), Restricting the Use of the Sea to Peaceful Purposes: Demilitarization in Being? *German Yearbook of International Law*, 24, pp. 227-234; OXMAN, B. (1982), Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, *Annuaire Français de Droit International*, 1982, pp. 840-843; FROMAN (1984), Uncharted Waters: Non-Innocent Passage of Warships in the Territorial Sea, *San Diego Law Review*, 1984, pp. 639 y ss.; TREVES, T. (1985), La navigation, *op. cit.*, pp. 770-775; CATALDI, G. (1990), Il passaggio delle navi straniere nel mare territoriale, Milán, pp. 227-229; etc.

270. JUSTE RUIZ, J. (1991) *¿Derecho Internacional Público?*, 3ª ed., Nomos, Valencia, p. 28.

271. Tendencia que incluso fue constatable en los trabajos preparatorios de la IIIª Conferencia. En la Comisión de Fondos Marinos, la única propuesta en este sentido fue el art. 21 del Proyecto de artículos sobre navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos utilizados para la navegación internacional, de 27-III-1973, presentado conjuntamente por Chipre, España, Filipinas, Grecia, Indonesia, Malasia, Marruecos y Yemen (Doc. A/AC.138/SC.II/L.18, citado supra). Según dicho artículo, el Estado ribereño "podrá subordinar el paso por su mar territorial de los buques de guerra extranjeros a la previa notificación a sus autoridades competentes o a la previa autorización de las mismas, de acuerdo con las reglas vigentes en dicho Estado". Propuesta que no se mantuvo al iniciarse la IIIª Conferencia.

272. La propuesta de Bulgaria, República Democrática Alemana, Polonia y U.R.S.S. (Doc. A/CONF.62/C.2/L.26, art. 26), está reproducida en *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, vol. 3, op. cit.*, p. 203.

273. Cfr. el art. 26 (3) de la propuesta británica (Doc. A/CONF.62/C.2/L.3) y el art. 12 (3) del proyecto de Fidji (Doc. A/CONF.62/C.2/L.19), reproducidas respectivamente en: *ibid.*, pp. 183 y 196. El reconocimiento indirecto de tal derecho se realizó en ambos casos al incluir, en el listado de supuestos de paso no inocente, cualquier maniobra de un buque de guerra no directamente relacionada con el paso.

274. Vide el art. 15 (3) de esta propuesta (Doc. A/CONF.62/C.2/L.16), reproducida en: *ibid.*, p. 192.

275. El Texto único oficioso para fines de negociación, de 7-V-1975, en su art. 29 (2) afirmaba que: "Las disposiciones de la subsección A se aplicarán a los buques de guerra". La subsección A se titulaba "Normas aplicables a todos los buques" y se incluía en la Sección 3, titulada "Paso inocente por el mar territorial". Cfr. *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, vol. 4, op. cit., p. 165. A partir de los textos oficiosos posteriores, tal mención expresa desapareció por entenderse que los buques de guerra estaban incluidos en la expresión "todos los buques". De ahí que la no afirmación expresa del derecho de paso inocente de los buques de guerra en los textos oficiosos posteriores no pudiera ser interpretada contradictoriamente, como sucedió con el Convenio de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.

276. Doc. C.2/Informal Meeting/30, patrocinado por Argentina, Bangladesh, China, Ecuador, Madagascar, Pakistán, Perú, Filipinas y Yemen Democrático.

277. Doc. C.2/Informal Meeting/58, patrocinado por Argentina, China, Ecuador, Madagascar, Pakistán, Perú y Filipinas.

278. Doc. C.2/Informal Meeting/58/Rev.1, patrocinado, además de por los Estados anteriores, por Cabo Verde, Congo, Egipto, Guinea Bissau, Jamahiriya Arabe Libia, Malta, Marruecos, Omán, Pakistán, Papúa Nueva Guinea, Filipinas, República Arabe Siria, República Democrática Popular de Corea, Rumanía, Santo Tomé y Príncipe, Sierra Leona, Somalia, Sudán, Surinám, Uruguay y Yemen Democrático.

279. Doc. A/CONF.62/L.97, reproducida en *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales*, vol. 16, op. cit., p. 225.

280. *Ibid.*, p. 136.

281. Doc. A/CONF.62/L.117, patrocinada por Argelia, Bahrein, Benín, Cabo Verde, Congo, China, Djibouti, Egipto, Filipinas, Guinea Bissau, Irán, Jamahiriya Arabe Libia, Malta, Marruecos, Omán, Pakistán, Papúa Nueva Guinea, República Arabe Siria, República Popular Democrática de Corea, Rumanía, Santo Tomé y Príncipe, Sierra Leona, Somalia, Sudán, Surinám, Uruguay, Yemen y Yemen Democrático. Reproducida en *ibid.*, p. 233.

282. Vide las opiniones que sobre esta enmienda realizaron Filipinas (*ibid.*, p. 99, párs 24-26); Rumania (*ibid.*, p. 101, párs 48-49); Somalia (*ibid.*, p. 102, pár. 62); Malta (*ibid.*, p. 109, párs 51-52); Argelia (*ibid.*, p. 109, pár. 56); Omán (*ibid.*, p. 110, pár. 63); República de Corea (*ibid.*, p. 111, pár. 117); Gabón (*ibid.*, p. 112, pár. 18); Djibouti (*ibid.*, p. 113, pár. 24); Túnez (*ibid.*, p. 114, pár. 35); Sierra Leona (*ibid.*, p. 114, pár. 44); Yemen (*ibid.*, p. 115, pár. 51); Jamahiriya Arabe Libia (*ibid.*, p. 115, párs 57-58); Sudán (*ibid.*, p. 118, pár. 92); Cabo Verde (*ibid.*, p. 119, pár. 1); República Popular Democrática de Corea (*ibid.*, p. 119, pár. 4); Irán (*ibid.*, p. 122, párs 34-35); Uruguay (*ibid.*, p. 123, párs 43 y 45); Ecuador (*ibid.*, p. 123, pár. 54); Bahrein (*ibid.*, p. 124, pár. 61); Santo Tomé y Príncipe (*ibid.*, p. 125, pár. 74); China (*ibid.*, p. 126, pár. 6); Congo (*ibid.*, p. 128, pár. 38); Argentina (*ibid.*, p. 129, pár. 41); Malasia (*ibid.*, p. 129, pár. 50); República Arabe Siria (*ibid.*, p. 129, pár. 51); Qatar (*ibid.*, p. 130, pár. 57); Pakistán (*ibid.*, p. 130, pár. 59). En este grupo de Estados se debe incluir igualmente a Brasil (*ibid.*, p. 108, pár. 41), quien manifestó estar dispuesto a votar favorablemente esta enmienda, pese a no considerar "indispensable" tal votación por no añadir nada nuevo a lo dispuesto en el derecho consuetudinario internacional.

283. Vide las opiniones a este respecto de Japón (ibid., p. 101, pár. 42); Países Bajos (ibid., p. 103, pár. 67); Francia (ibid., p. 104, pár. 1); República Democrática Alemana (ibid., p. 105, pár. 8); U.R.S.S. (ibid., p. 107, pár. 26); Italia (ibid., p. 108, pár. 34); Cuba (ibid., p. 109, pár. 59); Kampuchea Democrática (ibid., pp. 109-110, pár. 60); Dinamarca (ibid., p. 111, pár. 8); Bélgica (ibid., p. 112, pár. 15); Bulgaria (ibid., p. 116, pár. 76); Iraq (ibid., p. 117, pár. 87); Portugal (ibid., p. 118, pár. 97); Madagascar (ibid., p. 118, pár. 106); Canadá (ibid., p. 120, pár. 13); R.S.S. de Ucrania (ibid., p. 124, pár. 63); Nueva Zelanda (ibid., p. 124, pár. 69); Hungría (ibid., p. 125, pár. 1); Mongolia (ibid., p. 126, pár. 12); República Federal de Alemania (ibid., p. 127, pár. 23); R.S.S. de Bielorrusia (ibid., pp. 127-128, pár. 27). La postura de los Estados Unidos de América, afirmando que toda alteración del art. 21 "haría imposible la participación de los Estados Unidos en la convención", se encuentra en el Doc. A/CONF.62/L.130, que contiene la Carta, de fecha 19 de abril de 1982, dirigida al Presidente de la Conferencia por el representante de los Estados Unidos de América (ibid., p. 244).

284. Doc. A/CONF.62/L.117, reproducido en ibid., p. 137.

285. Vide las declaraciones de las delegaciones del Reino Unido (ibid., p. 81, pár. 200) y de Francia (ibid., p. 88-89, pár. 47).

286. Vide las declaraciones de los Emiratos Arabes Unidos (ibid., p. 52, pár. 170); Gabón (ibid., p. 118, párs 231-232); y Barbados (ibid., p. 133, pár. 209).

287. Vide las declaraciones de Finlandia (ibid., p. 44, pár. 68) y Suecia (ibid., p. 55, pár. 223).

288. Vide las declaraciones de Surinám (ibid., p. 43, pár. 56); Cabo Verde (ibid., p. 64, pár. 124); Rumanía (ibid., p. 74, párs 89-90); Yemen Democrático (ibid., p. 94, pár. 118); Yemen (ibid., pp. 95-96, párs 136-137); China (ibid., pp. 104-105, pár. 23); Irán (ibid., p. 108, párs 66 y 70); Sudán (ibid., p. 116, pár. 192); y de Pakistán (ibid., p. 122, pár. 41).

289. Recogidas todas ellas en el Doc. A/CONF.62/WS.37 y Add. 1 y 2. Se encuentran reproducidas en ibid., pp. 245-250.

290. Finlandia y Suecia insistieron en que las disposiciones del Convenio de 1982 sobre el derecho de paso inocente son compatibles con sus leyes nacionales que regulan el paso de buques de guerra extranjeros; Cabo Verde, Omán, Rumanía, Santo Tomé y Príncipe y Sudán, mantuvieron que, de conformidad con la declaración aludida del Presidente de la IIIª Conferencia, que remite a los arts. 19 y 25, pueden dictar leyes y reglamentos relativos al paso inocente de los buques de guerra por el mar territorial y aguas archipelágicas, en cuanto afecte a la seguridad del Estado ribereño. Irán y Yemen continuaron sosteniendo que tales leyes y reglamentos pueden exigir el requisito de la autorización previa para el paso de buques de guerra, pese a que Yemen también declarara que los aviones tienen el derecho de paso inocente sin estos requisitos. Italia, por su parte, volvió a mantener que ninguna disposición del Convenio de 1982, que se corresponde en este punto con el Derecho Internacional consuetudinario previo, habilita al Estado ribereño a condicionar el paso inocente de los buques de guerra extranjeros a los requisitos de la notificación o autorización previas. Cfr. *B.D.M.*, 5, pp. 39-40.

291. Sobre la navegación de este tipo de buques, vide GONZALEZ CAMPOS, J. D. (1975), Navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos, op. cit., pp. 362-366; TREVES, T. (1985), La navigation, op. cit., pp. 765-768; RONZITTI, N. (1985), Il passaggio inoffensivo nel mare territoriale e la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, op. cit., pp. 51-53.

292. Reproducido en su versión inglesa en UN. ST/LEG/SER.B/15, pp. 807 y ss. La versión española puede consultarse en DE YTURRIAGA BARBERAN, J. A. (1974), Selección de textos y documentos, op. cit., 2º vol., 1ª parte, pp. 440 y ss.

293. Sobre los poderes que se reservaba el Estado español frente a la entrada de tales buques nucleares en sus puertos, vide lo dispuesto en el art. 73 de esta misma Ley. Véanse igualmente los acuerdos suscritos por los Estados Unidos cuando decidió por primera vez enviar un buque nuclear, el "Savannah" a puertos extranjeros, en WHITEMAN, M. *Digest of International Law*, 4, pp. 299 y ss.

294. Cfr. WHITEMAN, M. *Digest of International Law*, 4, p. 470. Vide igualmente la postura de los Estados Unidos al respecto, en *ibid.*, p. 469.

295. Doc. A/AC.138/SC.II/L.18, citado supra. Téngase igualmente en cuenta que, el Proyecto de artículos sobre el mar territorial presentado por Fidji (Doc. A/AC.138/SC.II/L.42, citado supra), si bien no se referió a los buques nucleares, para "los buques que transporten sustancias o materiales nucleares u otras sustancias o materiales que sean intrínsecamente peligrosos o nocivos", así como para "los buques-cisternas", establecía tanto el requisito de la notificación previa, como la obligación de tales buques de ceñir exclusivamente su paso a las rutas marítimas designadas por el Estado ribereño.

296. Doc. A/CONF.62/C.2/L.16. Malasia, Marruecos, Omán y Yemen. Proyecto de artículos sobre la navegación por el mar territorial, incluídos los estrechos utilizados para la navegación internacional, de fecha 22-VII-1974. Art. 8: Navegación de buques con características especiales. Cfr. *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales*, vol. 3, p. 192.

297. Según el art. 6.2 de su proyecto de artículos, a los buques que transporten sustancias o materiales nucleares u otras inherentemente peligrosas o nocivas se les puede exigir la notificación previa de su paso, así como obligarles a confinar tal paso a las rutas marítimas designadas al efecto por el Estado ribereño. Cfr. Doc. A/CONF.62//C.2/L.19. Fidji. Proyecto de artículos relativo al paso por el mar territorial, de fecha 23-VII-1974. Art. 6. Reproducido en *ibid.*, p. 196. Tampoco en esta ocasión la propuesta de Fidji comprendía a los buques propulsados por energía nuclear.

298. Cfr. Doc. A/CONF.62/C.2/L.26. Bulgaria, Polonia, República Democrática Alemana y Unión Soviética. Proyecto de artículos sobre el mar territorial, de fecha 29-VII-1974. Reproducido en *ibid.*, p. 203.

299. Cfr. Doc. A/CONF.62/WP.8/Part II. Reproducido en *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales*, vol. 4, p. 163.

300. Cfr. Doc. A/CONF.62/WP.8/Rev.1/Part II, art.s 21.2 y 22, respectivamente. Reproducidos en *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales*, vol. 5, p. 169. Curiosamente, en un trabajo tan minucioso como el de TREVES, T. (1985), *La navigation*, op. cit., p. 766, se señala que esta segunda modificación se produjo en el texto oficioso de negociación de 1977.

301. Debe llamarse la atención sobre la disparidad de la redacción de los arts. 22.2 y 23 del Convenio de 1982 en sus diferentes textos auténticos. Mientras que los textos en español y en inglés se refieren a "buques que transportan sustancias nucleares" ("ships carrying nuclear ... substances"), el texto en francés se refiere a "les navires transportant des substances ou des matières radioactives".

302. Convenio de 1982, art. 21.2.

303. *Ibid.*, art.s 24.1, a) y 211.4, *in fine*.

304. *Ibid.*, art. 235.3.

305. Cfr. SMITH (1982), Innocent passage as a Rule of Decision: Navigation vs. Environmental Protection, *Columbia Journal of Transnational Law*, 21, pp. 76-79.

306. Vide infra, epígrafe VI.4.2.

307. De entre la abundante literatura jurídica sobre este método de negociación, vide los trabajos de BARILE, G. (1981), Consensus and Voting at the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, *Italian Yearbook of International Law*, 5, pp. 3-13; BUZAN, B. (1981), Negotiating by Consensus: Development in Technique at the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, *American Journal of International Law*, 75, pp. 324-348; LEVY, J-P. (1983), *La Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Histoire d'une négociation singulière*, París; EVENSEN, J. (1986), Working Methods and Procedures in the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, *Recueil des Cours. Académie de Droit International*, 199, pp. 415-519, etc.

308. Cfr. *B.D.M.*, 4, pp. 2-7.

309. Vide al respecto las interesantes gráficas comparativas de los procesos de ratificación de diversos convenios internacionales, reproducidas en *B.D.M.*, 11, pp. 8-11.

310. Cfr. *B.D.M.*, 24, pp. 1-4.

311. Vide las actas de la IIIª Conferencia, correspondientes al 30 de abril de 1982, fecha de la adopción por votación de este Convenio, reproducidas en *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; Documentos oficiales, vol. 16*, pp. 157-174. Hipótesis que está siendo confirmada por la práctica estatal. Así, debe destacarse que, de las 60 ratificaciones o adhesiones producidas, 27 corresponden a Estados del grupo regional de Estados africanos; 19 instrumentos son de Estados del grupo regional de América Latina y Caribe; 11 instrumentos pertenecen a Estados del grupo regional asiático; sólo dos instrumentos de ratificación corresponden a Estados del grupo regional de Europa occidental y otros Estados, sin que se pueda considerar ni a Islandia ni a Malta como representantes cualificados del mismo; por último, en el grupo regional de Estados de Europa Oriental, únicamente la desaparecida Yugoslavia ratificó este Convenio, sin que ninguno de los Estados surgidos de su desintegración se pueda considerar como continuador de la misma.

312. Vide, por ejemplo, la declaración del Ministro británico de Asuntos Exteriores, de 16 de diciembre de 1984, reproducida en: SIMMONDS, K. R. (ed.), (desde 1983), *New Directions in the Law of the Sea*, Dobbs Ferry, New Series, V-1, así como el artículo de JENISCH, U. (1985), German Non-Signature of the New Law of the Sea Convention, *German Foreign Affairs Review*, 1985, pp. 157-175. Sobre la postura de los Estados Unidos, vide la opinión de M. B. Hoyle, de la Oficina de política y derecho oceánico del Departamento de Estado de los Estados Unidos, reproducida en: KRUEGER, R. B.; RIESENFELD, S. (ed.s) (1985), *The Developing Order of the Oceans, Law of the Sea Institute, Proceedings*, vol. 18, Honolulu, p. 55.

313. Vide las declaraciones efectuadas por Bélgica, Francia, Italia y Luxemburgo al firmar el Convenio de 1982, reproducidas en *B.D.M.*, 5, pp. 3-5, 11, 15-16 y 16, respectivamente. En este grupo de Estados se podría incluir igualmente a los Países Bajos y Japón, pues aunque no formularon ninguna declaración al firmar el Convenio, adelantaron una actitud similar en los últimos momentos de la IIIª Conferencia. Vide, respecto de los Países Bajos, la declaración formulada el 7 de diciembre de 1982, reproducida en: *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Documentos oficiales, vol. 17*, op. cit., pp. 56-57, para. 6-10. Respecto del Japón, vide la declaración

de la delegación del Japón de fecha 9 de febrero de 1983, contenida en el Doc. A/CONF.62/WS/38, reproducido en *ibid.*, p. 250.

314. En caso contrario, se asentarían las bases para la convocatoria, a corto o medio plazo, de una IVª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

315. Vide *ibid.*, vol. 17, op. cit., p. 138, para. 47. Opinión que posteriormente, el 8 de abril de 1983, sostendría en una declaración el Grupo de los 77, al afirmar que: "Declaran su oposición a cualquier acción de los Estados que no hayan firmado la Convención de aplicar selectivamente, ya sea de modo unilateral o conjunto, las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar mientras continúen rechazando las disposiciones relativas a la zona internacional de fondos marinos", reproducida en *B.D.M.*, 1, p. 85. Rechazando frontalmente esta opinión y, en relación con los derechos y deberes de los Estados que no sean partes en este Convenio, vide las declaraciones de los Estados Unidos (8 de marzo de 1983), Italia (7 de marzo de 1983) y República Federal de Alemania (9 de marzo de 1983), formuladas en ejercicio del derecho de respuesta. Declaraciones reproducidas en: *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Documentos oficiales*, vol. 17, op. cit., pp. 246, 248 y 249 respectivamente. Sin embargo, como reacción tanto ante la Proclama de 10-III-1983 por la que los Estados Unidos crearon su zona económica exclusiva, como a su declaración de igual fecha sobre la política marítima de los Estados Unidos, los países socialistas de Europa oriental, primero colectivamente (declaración conjunta de 8-IV-1983) y luego individualmente (vide por ejemplo la declaración de la Unión Soviética de 23-IV-1983), asumieron con términos muy duros la tesis del Grupo de los 77. Sobre estos últimos textos, vide NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, Oficina del Representante Especial del Secretario General para el Derecho del Mar, Nueva York, pp. 145-148.

316. El estudio de las relaciones entre estas dos clases de normas jurídico-internacionales ha suscitado la aparición de una abundante literatura jurídica en los últimos años. De entre ésta, y especialmente referidas al Derecho del Mar, vide, entre otros, los trabajos de LEE, L. T. (1983), *The Law of the Sea Convention and Third States*, *American Journal of International Law*, 72, pp. 514-568; OXMAN, B. H. (1984), *Customary International Law in the Absence of Widespread Ratification of the UN Convention on the Law of the Sea*. En: Koers, A. W.; Oxman, B. H. (ed.s), *The 1982 Convention on the Law of the Sea, Law of the Sea Institute, Proceedings*, Honolulu, pp. 668-680; ORREGO VICUNA, F. (1985), *The Law of the Sea Experience and the Corpus of International Law*. En: KRUEGER, R. B.; RIESENFELD, S. (ed.s) (1985), *The Developing Order of the Oceans. Law of the Sea Institute, Proceedings*, op. cit., pp. 5-22; así como los sucesivos trabajos de TREVES, T. (1984), *The UN Convention on the Law of the Sea as a Non-Universally Accepted Instrument: Notes on the Convention and Customary Law*. En: Koers, A. W.; Oxman, B. H. (ed.s), *The 1982 Convention on the Law of the Sea, Law of the Sea Institute, Proceedings*, op. cit., pp. 685-690; *ibid.*, (1984), *Problemas generales del Derecho Internacional a la luz de la Convención sobre el Derecho del Mar*, *Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz, 1984*, pp. 34 y ss.; *ibid.*, (1990), *Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer*, *Recueil des Cours, Académie de Droit International*, 223, pp. 25-60.

317. En este sentido, el Sr. *Arias Schreiber*, de la delegación del Perú, haciendo uso de la palabra en nombre del Grupo de los 77, afirmó que: "... los Estados que decidan adherirse a la Convención no tendrán la obligación de aplicar sus disposiciones con respecto a Estados que no sean partes. Esto es válido tanto en el caso de las nuevas normas establecidas por la Convención para las zonas bajo jurisdicción nacional (aguas interiores,

mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental, aguas archipelágicas y estrechos utilizados para la navegación internacional), como para el régimen instituido, en virtud de la Convención y de las resoluciones pertinentes aprobadas por la Conferencia, para la utilización de la zona de los fondos marinos fuera de los límites de la jurisdicción nacional", en: *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Documentos oficiales, vol. 17*, op. cit., p. 3, para. 7.

318. Cfr. *B.D.M.*, 1, p. 80 y NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 143-144.

319. De esta forma, MOORE, J. N. (1985), Customary International Law After the Convention. En: Krueger, R. B.; Riesenfeld, S. (ed.s) (1985), *The Developing Order of the Oceans. Law of the Sea Institute, Proceedings*, op. cit., p. 45, sostuvo que: "The non-sea-bed portions of UNCLOS III are the best evidence of customary international law absent a pattern of State practice to the contrary".

320. Reproducida en: *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Documentos oficiales, vol. 17*, op. cit., p. 138, para. 48.

321. SCOVAZZI, T. (1990), *Elementi di diritto internazionale del mare*, op. cit., p. 30.

322. Cfr. *Affaire des pêcheries*, Arrêt du 18 décembre 1951: C.I.J. Recueil 1951, p. 116 y ss.

323. Vide, entre otros, SCOVAZZI, T. (1986), Le linee di base rette. En: Scovazzi, T. (ed.), *La linea di base del mare territoriale*, Milán, Giuffrè, pp. 87-170; TREVES, T. (1990), Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer, op. cit., pp. 62-66. La representación gráfica de los mapas conteniendo el trazado de líneas de base recta puede consultarse en SCOVAZZI, T. (ed.) (1989), *Atlas of the Straight Baselines*, 2ª ed., op. cit. Además de los mapas, se reproduce también la legislación correspondiente en: NACIONES UNIDAS (1989), *El Derecho del Mar. Líneas de base: Legislación nacional con mapas ilustrativos*, Naciones Unidas, Nueva York.

324. PRESCOTT, en su comunicación titulada Straight base-lines: Theory and Practice, expuesta en la 19ª reunión del Law of the Sea Institute (Cardiff, 1985), en su tabla n° 1, dedicada a las costas con profundas aberturas y escotaduras sólo menciona las siguientes: Australia (costa nord-occidental), Canadá (Labrador, Terranova, Nueva Escocia y Columbia Británica), Chile (al sur de los 41º), Dinamarca (costa oriental y Groenlandia), España (al sur de Punta Candelaria), Francia (Bretaña), Islandia (costa occidental, septentrional y oriental), Irlanda (costa occidental), Noruega (toda la costa continental y en el Svalbard) y Turquía (costa del Egeo).

325. Sobre este supuesto, vide *ibid.*, tabla II. En ocasiones, no se ha cumplido el requisito de la proximidad inmediata, como en el caso de Tailandia respecto de la isla de Ko Tao (a 35 millas de la costa); de Italia, respecto del arrecife Africa (40 millas de la costa); y el Viet Nam, respecto de la isla de Hon Hai (74 millas de la costa). Debe señalarse que el sistema de líneas de base recta de Italia fue protestado por los Estados Unidos el 10-XII-1986. Mayores críticas ha recibido, sin embargo, el caso de Viet Nam, protestado por China (28-XI-1982), Francia (5-XII-1983) y Tailandia (22-XI-1985). El texto de la declaración de 12-XI-1982 del Gobierno de la República Socialista de Viet Nam sobre las líneas de base del mar territorial de Viet Nam, así como de las protestas de los tres Estados citados, puede consultarse en: NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 149-155, así como en: *B.D.M.*, 1, pp. 74-75, 76, *B.D.M.*, 3, p. 16 y *B.D.M.*, 7, pp. 109-110, respectivamente.

Posteriormente, fue protestado por Singapur (5-XII-1986), protesta reproducida en: *B.D.M.*, 9, pp. 55-56 y en NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*. N° 2, Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Nueva York, pp. 94-95. Por otra parte, se ha criticado que no se cumple el requisito de que sea una franja de islas en los supuestos de que las líneas de base recta se utilicen para unir una única isla (caso del Ecuador respecto de la isla del Plata) o islas muy distantes entre sí (caso de Islandia y Viet Nam). Otro caso también criticado es el de Guinea, en el que la única línea de base recta une dos islas separadas entre sí por una distancia de 120 millas. Un supuesto contrario es el de la orden de 10-IX-1985 que traza líneas de base recta en el archipiélago Artico del Canadá. En este caso, pese a la enorme dimensión de la franja de islas y a la distancia entre la línea de base y el territorio continental, PHARAND, D. P. (1973), *The Law of the Sea of the Arctic with Special Reference to Canada*, Ottawa, p. 97, defendió previamente la conformidad con el Derecho Internacional de esta forma de trazar líneas de base recta en este caso concreto.

326. Los Estados Unidos, en una nota de 4-I-1990, protestaron de la siguiente forma el sistema de líneas de base recta de la República Popular Democrática de Corea: "El Gobierno de los Estados Unidos desea recordar que, como se reconoce en el derecho internacional consuetudinario y se refleja en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, a menos que existan circunstancias excepcionales, las líneas de base deben ajustarse a la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como aparece marcada en las cartas oficiales a gran escala del Estado. Las líneas de base rectas sólo pueden utilizarse en los lugares en que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata. Sin embargo, la línea costera de la República Popular Democrática de Corea en el Mar del Japón (Mar Oriental) no tiene profundas escotaduras ni hay en ella una franja de muchas islas", cfr. *B.D.M.*, 15, p. 9. Por su parte, TREVES, T. (1990), *Codification du droit international ...*, op. cit., p. 64, señala que por este motivo, los Estados Unidos, mediante nota de 14-IX-1988, protestaron el decreto de Colombia n° 1436 de 13-VI-1984; mediante una nota de 1983, el decreto-ley de Cuba n° 1, de 24-II-1977; el decreto del Ecuador n° 959-A, de 28 de junio de 1971, mediante nota de 24-II-1986; el decreto-ley de Portugal n° 495/85, de 29-XI-1985; las líneas de base de la U.R.S.S. adoptadas por las resoluciones del Consejo de Ministros de 7-II-1984 y de 15-I-1985, mediante una nota de 31-I-1986, etc. Vide igualmente la protesta de Irán (4-II-1983) contra el sistema de líneas de base recta de Omán (Noticia de 1-VI-1982), reproducidos ambos en *B.D.M.*, 1, pp. 35-38.

327. Estudiando la práctica estatal, HODGSON; ALEXANDER (1972), *Towards an Objective Analysis of Special Circumstances, Law of the Sea Institute, Occasional Paper n° 13*, afirmaron que parece tolerable una divergencia de no más de 15° entre la dirección general de la costa y las líneas de base. Ello llevó a SCOVAZZI, T. (1986), *Le linee di base rette*, op. cit., p. 137, a calificar de caso macroscópico el de la línea de base de Birmania que cierra el golfo de Martabán y que diverge 60° de la dirección general de la costa. Los Estados Unidos protestaron tal trazado mediante nota de fecha 6-VIII-1982. También se ha criticado el decreto presidencial italiano n° 816 de 26-IV-1977 por lo que se refiere al archipiélago Toscano y que fue también protestado por los Estados Unidos por nota ya citada de 10-XII-1986. Otro supuesto reciente igualmente criticable sería la ley 2/85 de 17-V-1985 por la que se definen las líneas de base rectas de Guinea-Bissau, que fue protestada formalmente por Senegal el 2-IV-1986 y rechazada tal protesta el 21-VIII-1986. Vide estos textos en: NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 45-49, así como en *B.D.M.*, 7, p. 34 y *B.D.M.*, 8, pp. 22-23, respectivamente.

328. Baste citar, como ejemplo, el Dahir nº 2-7-311, de fecha 21-VII-1975, que establece el sistema de líneas de base recta de Marruecos. En tal decreto, alguno de los "puntos apropiados" son Punta Alminia, en Ceuta, y las Islas Chafarinas, ambos bajo soberanía española, lo que motivó que España presentara inmediatamente la correspondiente protesta diplomática. Vide al respecto la crítica de este sistema de líneas de base recta en: ORIHUELA CALATAYUD, E. (1989) *España y la delimitación de sus espacios marinos*, Universidad de Murcia, pp. 213 y ss.

329. SCOVAZZI, T. (1986), *Le linee di base rette*, op. cit., pp. 154-155, señala algunos supuestos en los que podría darse esta hipótesis. En la práctica, también en este supuesto, el trazado de las líneas de base de Marruecos ha dejado sin posible comunicación con la alta mar a Ceuta, Melilla, Peñón de Vélez de la Gomera y al Peñón de Alhucemas. Vide al respecto la obra citada de Orihuela Calatayud. Una interpretación extensiva de este artículo, en relación a los golfos, bahías y a cualquier otra formación geográfica especial, fue defendida a finales de la IIIª Conferencia por la delegación de Israel. Vide: *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Documentos oficiales, vol. 16*, op. cit., p. 56. También se podría hacer mención del estuario del Scheldt occidental que, aunque situado en territorio holandés, constituye el acceso natural al mar del puerto belga de Amberes. Por una declaración gubernativa de 25-IX-1979, reproducida en *Netherlands Yearbook of International Law, 1981*, p. 227, los Países Bajos lo consideraron como una bahía, cerrándolo mediante una línea de base recta. Más recientemente, la ley holandesa de 9-I-1985 ha hecho exactamente lo mismo.

330. El Tribunal Internacional de Justicia, en el asunto de las pesquerías entre el Reino Unido y Noruega, sostuvo que: "By <<historic waters>> are usually meant waters which are treated as internal waters but which would not have that character were it not for the existence of an historic title" (I.C.J. Reports 1951, p. 130). Afirmación que debe complementarse con lo que el mismo Tribunal sostuvo en el asunto de la plataforma continental entre Túnez y la Jamahiriya Arabe Libia. En este asunto, el alto Tribunal mantuvo que: "There are, however, references to <<historic bays>> or <<historic titles>> or historic reasons in a way amounting to a reservation to the rules set forth therein. It seems clear that the matter continues to be governed by general international law which does not provide for a single <<régime>> for <<historic waters>> or <<historic bays>>, but only for a particular régime for each of the concrete, recognized cases of <<historic waters>> or <<historic bays>> (I.C.J. Reports 1982, p. 74). En el mismo asunto, el Tribunal Internacional de Justicia añadió que: "Historic titles must enjoy respect and be preserved as they have always been by long usage" (I.C.J. Reports 1982, p. 73). Sobre estos particulares, vide la sentencia de 11 de septiembre de 1992 del Tribunal Internacional de Justicia en el asunto de la disputa fronteriza terrestre, insular y marítima entre El Salvador y Honduras con la intervención de Nicaragua (I.C.J. Reports 1992, pp. 580 y ss.).

331. El decreto presidencial italiano nº 816 de 26-IV-1977, ya citado, calificó expresamente al Golfo de Taranto de bahía "histórica". Por su parte, RONZITTI (1983), *Sommergibili non identificati, pretese baie storiche e contromisure dello Stato costiero, Rivista di diritto internazionale, 1983*, p. 44, e *ibid.*, (1985), *Is the Gulf of Taranto an Historic Bay? Syracuse Journal of International Law and Commerce, 11*, p. 275, considera que aunque sea dudosa la calificación del Golfo de Taranto como bahía "histórica", la línea de cierre de la bahía es conforme a las disposiciones del Convenio de Ginebra de 1958 sobre el mar territorial y la zona contigua en lo relativo al trazado de líneas de base rectas (art. 4). Sin embargo, tanto la crítica de WESTERMAN (1985), *The Juridical Status of the Gulf of Taranto: A Brief Reply*, publicada en la misma revista, como el propio Ronzitti posteriormente (RONZITTI (1986), *New Criticism on the Gulf of Taranto*

Closing Line, *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, 12), han sostenido la opinión contraria. Recuérdese la nota de los Estados Unidos de 10-XII-1986, protestando el decreto italiano.

332. En el asunto de la delimitación de la plataforma continental entre Libia y Túnez, Túnez sostuvo, entre otras cosas, que la línea de cierre del Golfo de Gabès era admisible en virtud del art. 4 del Convenio de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua. El Juez Evensen, en su opinión disidente, recogió la tesis tunecina (Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya), Judgment, I.C.J., Reports, 1982, p. 316) y también defendió esta actitud GIOIA (1985), Tunisia's Claims over Adjacent Seas and the Doctrine of "Historic Rights", *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, 11, p. 350.

333. Por medio de una nota verbal de 19 de octubre de 1973 (reproducida en UN, ST/LEG/SER.B/18, UNITED NATIONS LEGISLATIVE SERIES (1976), *National legislation and treaties relating to the law of the sea*, Nueva York, p. 26-27. Citado en adelante como UN, ST/LEG/SER.B/18), Libia reivindicó el Golfo de Sidra como bahía "histórica" y vital, trazando como línea de cierre la línea de base recta más larga hasta la fecha, pues supera las 300 millas marinas de distancia. La postura de los Estados Unidos, oponiéndose a tal pretensión, puede consultarse en el comunicado de 10-VII-1985 transmitido a las Misiones Permanentes de los Estados Miembros, a petición del Representante Permanente de los Estados Unidos en las Naciones Unidas, reproducido en *B.D.M.*, 6, p. 40. En la doctrina, FRANCONI, F. (1983), The Gulf of Sirte Incident (United States v. Libya) and International Law, *The Italian Yearbook of International Law*, 5, p. 95; e *ibid.*, (1985) The Status of the Gulf of Sirte in International Law, *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, 11, p. 311, afirma que tal línea de cierre no es conforme a las disposiciones del Convenio de Ginebra sobre el mar territorial y la zona contigua que regulan el trazado de líneas de base recta. Sobre la postura de Francia, vide CHARPENTIER, J. (1986), Pratique française du droit international, *Annuaire Français de Droit International*, 1986, pp. 1008-1009.

334. Una traducción al inglés de esta sentencia fue publicada en el *American Journal of International Law*, 1917. La Corte de Justicia Centroamericana calificó al Golfo de Fonseca como "bahía histórica o vital, con caracteres de mar cerrado", justificando esta afirmación por ser "una posesión secular o inmemorial con animo domini, pacífica y continua y con aquiescencia de las demás naciones" (I.C.J. Reports 1992, p. 591, párs. 390-391). En el asunto de 1917 planteado por El Salvador contra Nicaragua, Nicaragua contestó la jurisdicción de la Corte de Justicia Centroamericana, protestando la sentencia. Honduras, que no fue parte en la sentencia de 1917, sin embargo hizo llegar a la Corte de Justicia Centroamericana su protesta a la pretensión de El Salvador acerca de que las aguas del Golfo de Fonseca constituían un condominio. De ahí la importancia del pronunciamiento del Tribunal Internacional de Justicia en su sentencia de 11 de septiembre de 1992, al sostener que: "The opinion of the Chamber on the particular régime of the historic waters of the Gulf parallels the opinion expressed in the 1917 Judgment of the Central American Court of Justice. The Chamber finds that the Gulf waters, others than the 3-mile maritime belts, are historic waters and subject to a joint sovereignty of the three coastal States". Cfr. Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening), Judgment of 11 September 1992, I.C.J. Reports 1992, p. 601, párr. 404.

335. Debe recordarse, no obstante, que el 27 de abril de 1958, la Conferencia de Ginebra, a propuesta de India y Panamá, adoptó una resolución titulada "Régimen de las aguas históricas", con el siguiente tenor literal: "La Primera Comisión, Considerando que la Comisión de Derecho Internacional no ha previsto disposición alguna respecto del ré-

gimen de las aguas históricas, incluidas las bahías históricas, Reconociendo la importancia del régimen jurídico de esas zonas, Recomendando que la Conferencia traslade la cuestión a la Asamblea General de las Naciones Unidas, pidiendo que la Asamblea General disponga lo necesario para que se estudie el régimen jurídico de las aguas históricas, incluidas las bahías históricas, y que el resultado de esos estudios sea enviado a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas". Reproducido en: *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales, vol. 3: Primera Comisión (mar territorial y zona contigua)*, op. cit., p. 253. Durante la IIIª Conferencia, una propuesta de Filipinas presentada en la Segunda Comisión en 1975, en cuyo art. 1 se establecían los requisitos para que una parte del mar pudiera ser considerada como "aguas históricas", mientras que en el art. 2 afirmaba que las mismas podían ser reclamadas como aguas interiores o mar territorial, no fue aceptada por el resto de los Estados participantes en la IIIª Conferencia. La propuesta filipina, contenida en el documento C.2/Blue Paper nº 3/Rev.1: "Historic Waters", está reproducida en: PLATZÖDER (ed.), *Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, vol. 4, Dobbs Ferry, p. 125. Sobre las aguas "históricas", vide SCOVAZZI, T. (1986), *Le linee di base rette*, op. cit., pp. 156-166.

336. Japón considera como históricas las aguas del Seto Naikai. Vide al respecto la respuesta del Ministro japonés de Asuntos Exteriores, reproducida en *Japanese Annual of International Law, 1973*, p. 132, así como la sentencia de la Alta Corte de Osaka de 19-XI-1976, reproducida en *Japanese Annual of International Law, 1978*, pp. 131 y ss. En la doctrina, vide TAKABAYASHI (1977), *Legal Status of the Kii Channel - Limits of the Seto Inland Sea, Japanese Annual of International Law, 1977*, pp. 1 y ss. Sobre las líneas rectas que cierran el Seto Naikai, vide SCOVAZZI, T. (ed.), (1989), *Atlas of the straight baselines*, 2nd ed., op. cit., p. 159.

337. Según el art. 7 de la Proclama del Presidente de la República de Sri Lanka de 15-I-1977, enunciada en desarrollo de la Ley nº 22 de 1976 sobre zonas marítimas, se declaran como aguas históricas que forman parte de las aguas interiores las del Estrecho y de la Bahía de Palk, mientras que las del Golfo de Mannar se consideran como aguas históricas que forman parte del mar territorial de Sri Lanka (el texto de la Proclama está reproducido en: UN, ST/LEG/SER.B/19, pp. 124-126. Por su parte, la sec. 8 de la Ley de la India de 1976 sobre mar territorial, plataforma continental, zona económica exclusiva y otras zonas marítimas, declara que la soberanía de India se extiende y siempre se ha extendido a sus aguas históricas, incluidos su lecho, subsuelo y espacio aéreo suprayacente. Sin embargo, no especifica cuáles son tales aguas históricas, sino que delega en el Gobierno su delimitación. El texto de la ley está reproducida en *ibid.*, pp. 47-54. Debe añadirse además que ambos Estados firmaron en Colombo el 26-VI-1974 y en Nueva Delhi el 28-VI-1974 el Acuerdo sobre la frontera de las aguas históricas existentes entre ambos países y asuntos conexos, reproducido en *ibid.*, pp. 396-398 y, junto con el respectivo mapa, en CONFORTI, B.; FRANCALANCI, G. (1979), *Atlante dei confini sottomarini. Atlas of the seabed boundaries*, op. cit., pp. 127-129 y en NACIONES UNIDAS (1988), *El Derecho del Mar. Acuerdos sobre fronteras marítimas (1970-1984)*, Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Nueva York, pp. 220-222.

338. Como en el caso de la India, la sec. 7 de la Ley de Pakistán de 1976 sobre el mar territorial y zonas marítimas, afirma que la soberanía de Pakistán se extiende y siempre se ha extendido a sus aguas históricas, incluido su lecho, subsuelo y espacio aéreo suprayacente. Aunque también se ha delegado en el Gobierno la facultad de delimitar tales aguas históricas, no parece que hasta el momento se haya producido ningún acto normativo al respecto. Para el texto de la ley, vide UN, ST/LEG/SER.B/19, pp. 85-92.

**339.** Con una redacción muy similar a la de la ley pakistaní, la sec. 8 de la Ley 15/1978 sobre las zonas marítimas de Seychelles, declara exactamente lo mismo, sin que haya constancia de que hasta la fecha se haya procedido a una delimitación de las mismas. Vide UN, ST/LEG/SER.B/19, pp. 102-106.

**340** En la Declaración de 12-XI-1982 del Gobierno de la República Socialista de Viet Nam sobre la línea de base del mar territorial de Viet Nam, se afirma que: "La parte del Golfo (de Bac Bo o de Tonkín) perteneciente a Viet Nam constituye las aguas históricas y está sujeto al régimen jurídico de las aguas interiores de la República Socialista de Viet Nam". Pretensión que se fundamenta en una "Convención sobre delimitación de fronteras firmada el 26-VI-1887 entre Francia y la dinastía Qing de China". Texto reproducido en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 149-151 y en *B.D.M.*, 1, pp. 74-75.

**341.** En el Acuerdo sobre las aguas históricas de la República Socialista de Viet Nam y la República Popular de Kampuchea, firmado el 7-VII-1982, se dice que tales aguas "han pertenecido durante mucho tiempo a Viet Nam y Kampuchea en razón de su situación geográfica especial y de su importancia para la defensa y economía de cada uno de los dos países".

**342.** Tanto el Gobierno de la República Popular de China (declaración de 22-XI-1982), como el de Francia (nota de 5-XII-1983), protestaron la declaración de aguas históricas por parte de Viet Nam, alegando tanto que el Convenio de 1887 no contenía "ninguna delimitación marítima", como que del mismo no se derivaba "la existencia de título alguno que pudiera sustanciar la reivindicación de Viet Nam". Vide los textos reproducidos en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 152-153, así como en *B.D.M.*, 1, p. 76 y *B.D.M.*, 3, p. 16. Por su parte, Tailandia (nota de 9-XII-1985, reproducida en *B.D.M.*, 7, p. 109), Singapur (nota de 5-XII-1986, reproducida en *B.D.M.*, 9, p. 55-56) y Estados Unidos (*B.D.M.*, 10, p. 25), se opusieron expresamente a la reivindicación de ambos países. El texto de las dos últimas protestas citadas, está igualmente reproducido en: NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. N.º 2*, op. cit., pp. 93-95. Debe destacarse que en la protesta de los Estados Unidos hubo, sin embargo, un reconocimiento de la existencia teórica de "aguas históricas", aunque no en estos supuestos, al afirmarse lo siguiente: "Como es sabido, con arreglo a principios de *larga data* del derecho consuetudinario internacional y a la práctica estatal únicamente se reconoce la validez de las aguas históricas si se han cumplido los siguientes requisitos: a) el Estado que las reivindica lo ha hecho en forma abierta y notoria; b) el Estado ha ejercido efectivamente su autoridad durante un período prolongado y continuo; y c) otros Estados han consentido en ese ejercicio".

**343.** Baste señalar que el art. 11 del Tratado de Paz y Amistad celebrado entre Argentina y Chile el 18-X-1984, dispone que: "Las Partes se reconocen mutuamente las líneas de base rectas que han trazado en sus respectivos territorios". El texto del Tratado puede consultarse en: NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 178 y ss., y en *B.D.M.*, 4, pp. 50 y ss. La traducción inglesa del mismo, se contiene en *International Legal Materials*, 1985, pp. 11 y ss. Incluso con cierta ironía se ha señalado el caso, respecto del Estado que más trazados de líneas de base recta ha impugnado, de la Ley de los Estados Unidos n.º 94-265 de 13-IV-1976 por la que se estableció un sistema de líneas de base recta con la finalidad principal de celebrar un acuerdo de delimitación marítima (de fecha 16-XII-1977) con otro Estado con costas enfrentadas, Cuba, que previamente había adoptado sus propias líneas de base recta. El texto del tratado puede consultarse en *International Legal*

*Materials*, 17, p. 110, en su versión inglesa, y en NACIONES UNIDAS (1988), *El Derecho del Mar. Acuerdos sobre fronteras marítimas (1970-1984)*, Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Nueva York, pp. 93-94, en su versión española.

344. Sobre la dificultad de precisar tales conceptos, vide los intentos del Departamento de Estado de los Estados Unidos de cuantificar en criterios matemáticos los diversos requisitos exigidos, en su opinión, para el correcto trazado de las líneas de base recta, en: BERNHARDT (1986), *Straightjacketing Straight Baselines*. En: *International Navigation. Law of the Sea Institute. Proceedings*, Honolulu.

345. TREVES, T. (1990), *Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer*, op. cit., pp. 65-66. Debe subrayarse sin embargo que, sin referirse a ningún supuesto particular, ni analizar la práctica de los Estados al respecto, el Tribunal Internacional de Justicia sostuvo de pasada que las líneas de cierre de las bahías jurídicas, tal y como están reguladas por el "Article 4 of the Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of 1958, and Article 10 of the Convention on the Law of the Sea (1982) ... might be found to express general customary law". Cfr. *Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening)*, Judgment of 11 September 1992, I.C.J. Reports 1992, p. 588, párr. 383.

346. Cfr. *ibid.*, pp. 77-83; CHURCHILL, R. R.; LOWE, A. V. (1985), *The Law of the Sea*, op. cit., pp. 97 y ss.; PRESCOTT (1987), *Straight and Archipelagic Baselines*. En: Blake, G. (ed.), *Maritime Boundaries and Ocean Resources*, Londres, pp. 48 y ss.

347. El texto del Convenio puede consultarse en *Japanese Annual of International Law*, 26, pp. 208 y ss. La declaración citada en *Japanese Annual of International Law*, 30, pp. 156 y ss.

348. Cfr. *American Journal of International Law*, 89, pp. 559-561.

349. Indonesia (Ley nº 4, de 18-II-1960, relativa a las aguas indonesias, reproducida en NACIONES UNIDAS (1992), *El Derecho del Mar. Práctica de los Estados archipelágicos*, Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Nueva York, pp. 61-69. En su versión inglesa, puede consultarse en LEIFER, M. (1978), *Intenational Stratts of the World: Malacca, Singapore and Indonesia*, Sijthoff & Noordhoff, pp. 202-203); Filipinas (Ley nº 3046 de 17-VI-1961 por la que se definen las líneas de base del mar territorial de Filipinas, modificada por la Ley nº 5446 de 18-IX-1968, los textos de ambas leyes pueden consultarse en su versión española en NACIONES UNIDAS (1992), *El Derecho del Mar. Práctica de los Estados archipelágicos*, op. cit., pp. 49-58 y en su versión inglesa en UN/LEG/SER.B/15, p. 105-111); Cabo Verde (Decreto Ley nº 126/77, 31-XII-1977, reproducido en NACIONES UNIDAS (1992), *El Derecho del Mar. Práctica de los Estados archipelágicos*, op. cit., pp. 18-21 y en SMITH, R. W. (1986), *Exclusive Economic Zone Claims. An Analysis and Primary Documents*, Martinus Nijhoff Pub., pp. 95-98); Papua-Nueva Guinea (Ley de 1977 sobre los mares nacionales, en: NACIONES UNIDAS (1992), *El Derecho del Mar. Práctica de los Estados archipelágicos*, op. cit., pp. 87-103; y en CHURCHILL, R. R. et al. (ed.) (desde 1973), *New Directons in the Law of the Sea*, vol. 7, Dobbs Ferry - Londres, pp. 485 y ss.); Fidji (Ley de 1978 sobre los espacios marítimos (Ley nº 18 de 1977, Enmendada por la Ley nº 15 de 1978), textos reproducido en *ibid.*, vol. 7, pp. 391 y ss.; en SMITH, R. W. (1986), *Exclusive Economic Zone Claims. An Analysis and Primary Documents*, op. cit., pp. 129-138); y en NACIONES UNIDAS (1992), *El Derecho del Mar. Práctica de los Estados archipelágicos*, op. cit., pp. 26-44); Santo Tomé y Príncipe (Decreto-Ley nº 14/78 de 16-VI-1978, publicado en UN/LEG/SER.B/19, pp. 101-102; y en NACIONES UNIDAS (1992), *El Derecho del Mar. Práctica de los Estados archipelágicos*, op. cit., pp. 104-105, modificado por el Decreto-

Ley 48/82, de 2-XII-1982 sobre las líneas de base, reproducido en *B.D.M.*, 1, pp. 39-40; en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit. pp. 107-108; y en NACIONES UNIDAS (1992), *El Derecho del Mar. Práctica de los Estados archipelágicos*, op. cit., pp. 108-110); Islas Salomón (Ley nº 32 de 21 December 1978, sobre la delimitación de las aguas marítimas, reproducida en SMITH, R. W. (1986), *Exclusive Economic Zone Claims. An Analysis and Primary Documents*, op. cit., pp. 413-416; y en NACIONES UNIDAS (1992), *El Derecho del Mar. Práctica de los Estados archipelágicos*, op. cit., pp. 72-76; Declaración de 1979 sobre los archipiélagos de las Islas Salomón y Declaración de 1979 sobre las líneas de base archipelágicas, reproducidos ambos en NACIONES UNIDAS (1992), *El Derecho del Mar. Práctica de los Estados archipelágicos*, op. cit., pp. 77-81 y en UN/LEG/SER.B/19, pp. 106-109); Vanuatu (Ley nº 23 de 1981 sobre las zonas marítimas, en: *B.D.M.*, 1, pp. 64-73; NACIONES UNIDAS (1992), *El Derecho del Mar. Práctica de los Estados archipelágicos*, op. cit., pp. 144-148; SMITH, R. W. (1986), *Exclusive Economic Zone Claims. An Analysis and Primary Documents*, op. cit., pp. 471-476; y en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 128-136); Comoras (Ley nº 82-005, de 28-VII-1982, relativa a la delimitación de las zonas marítimas de la República Federal Islámica de las Comoras, reproducida en NACIONES UNIDAS (1992), *El Derecho del Mar. Práctica de los Estados archipelágicos*, op. cit., pp. 22-25); Antigua y Barbuda (Ley de 1982 sobre las zonas marítimas, en NACIONES UNIDAS (1992), *El Derecho del Mar. Práctica de los Estados archipelágicos*, op. cit., pp. 1-17); Kiribati (Ley de 1983 sobre las zonas marítimas (declaración), reproducida en *ibid.*, pp. 82-86; y en SMITH, R. W. (1986), *Exclusive Economic Zone Claims. An Analysis and Primary Documents*, op. cit., pp. 245-249); San Vicente y Granadinas (Ley nº 15 de 8-VI-1983, sobre las zonas marítimas, reproducida en *ibid.*, pp. 399-403; y en NACIONES UNIDAS (1992), *El Derecho del Mar. Práctica de los Estados archipelágicos*, op. cit., pp. 111-118); Tuvalu (Ordenanza de 1983 sobre las zonas marítimas (declaración), reproducida en NACIONES UNIDAS (1992), *El Derecho del Mar. Práctica de los Estados archipelágicos*, op. cit., pp. 136-143; y en SMITH, R. W. (1986), *Exclusive Economic Zone Claims. An Analysis and Primary Documents*, op. cit., pp. 459-464); Trinidad y Tobago (Ley nº 24/86, de 11-XI-1986, sobre las aguas archipelágicas y la zona económica exclusiva, reproducida en *B.D.M.*, 9, pp. 5-17; en NACIONES UNIDAS (1992), *El Derecho del Mar. Práctica de los Estados archipelágicos*, op. cit., pp. 123-135; y en NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*. Nº 2, op. cit., pp. 79-92).

**350.** Este sería el caso fundamentalmente de Indonesia, pues aparte de los dos convenios bilaterales ya citados con Estados Unidos y Japón para evitar la doble imposición, se puede citar el Tratado de 25-VII-1982 entre Malasia y la República de Indonesia relativo al régimen jurídico de Estado archipelágico y los derechos de Malasia en el mar territorial y las aguas archipelágicas así como en el espacio situado sobre el mar territorial, las aguas archipelágicas y el territorio de la República de Indonesia situado entre Malasia Oriental y Malasia Occidental, reproducido en NACIONES UNIDAS (1992), *El Derecho del Mar. Práctica de los Estados archipelágicos*, op. cit., pp. 157-169, celebrado expresamente para dar cumplimiento al art. 47.5 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Vide al respecto la intervención de la delegación de Malasia en *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales*, vol. 17, op. cit., p. 121, para. 22. Vide HAMZAH, B. A. (1984), *Indonesia's Archipelagic Regime, Implications for Malaysia, Marine Policy*, 8, pp. 30-43. También sería el caso de Fidji, según el art. 1 del Acuerdo de 19-I-1983 entre el Gobierno de la República de Francia y el Gobierno de Fidji sobre la delimitación de su zona económica. Texto repro-

ducido en NACIONES UNIDAS (1988), *El Derecho del Mar. Acuerdos sobre fronteras marítimas (1970-1984)*, op. cit., pp. 271-274. Tal reconocimiento no ha sido alterado por el Codicilo de 8-XI-1990 por el que se modifica el Acuerdo de 19-I-1983 entre el Gobierno de la República de Francia y el Gobierno de Fidi sobre la delimitación de su zona económica, reproducido en *B.D.M.*, 18, p. 38. Estos dos últimos convenios pueden consultarse igualmente en NACIONES UNIDAS (1992), *El Derecho del Mar. Práctica de los Estados archipelágicos*, op. cit., pp. 248-252.

351. De esta forma, determinadas disposiciones del Tratado de delimitación entre el Reino de los Países Bajos, respecto de las Antillas Neerlandesas, y la República de Venezuela, de 31-III-1978, fundamentalmente sus art.s 1.1 y 4.1, están redactados de forma que no se prejuzgue el derecho de las Antillas Neerlandesas, en el caso de que accedan a la independencia, de trazar líneas de base archipelágicas rectas ni que el hipotético trazado de las mismas afecte a la línea de delimitación acordada. El texto del Tratado se puede consultar en: NACIONES UNIDAS (1988), *El Derecho del Mar. Acuerdos sobre fronteras marítimas (1970-1984)*, op. cit., pp. 137-143. Debe recordarse, a este respecto, que el Sr. *Martina*, de la delegación de las Antillas Neerlandesas, afirmó lo siguiente: "También constituye un punto de apoyo para nosotros los artículos sobre los Estados archipelágicos. El Gobierno de las Antillas Neerlandesas hace ya buen tiempo hizo suyo el principio de los Estados archipelágicos. Anticipándose a estos artículos, el Gobierno, durante las negociaciones bilaterales sobre fronteras marítimas con la República de Venezuela, que dieron por resultado un tratado con ese país, tomó como punto de partida el principio que se establece en esos artículos". Cfr. *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Documentos oficiales, vol. 17*, op. cit., p. 122, para. 124-125.

352. El texto del Tratado sobre la zona desnuclearizada del Pacífico Sur puede consultarse en: NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 202-216, y en *B.D.M.*, 6, pp. 24-39. También ha supuesto un reconocimiento convencional de las aguas archipelágicas el Convenio para la protección de los recursos naturales y el medio ambiente de la región del Pacífico Sur, de 24-XI-1986, en cuyo art. 1.2 dispone lo siguiente: "Salvo disposición en contrario en cualquiera de los protocolos al presente Convenio, la Zona de aplicación del Convenio no comprenderá ni las aguas interiores ni las aguas archipelágicas de las Partes determinadas conforme al Derecho Internacional", reproducido en *B.D.M.*, 10, pp. 62 y ss., así como en NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. N° 2*, op. cit., pp. 108 y ss. Un caso curioso sería el del Tratado sobre pesquerías concertado entre los Gobiernos de algunos Estados insulares del Pacífico y el Gobierno de los Estados Unidos de América, de 2-IV-1987. Entre las definiciones auténticas de su art. 1 no se hace mención ni de las aguas archipelágicas ni de los Estados archipelágicos, aunque introduce las categorías de "Isla del Pacífico parte en el presente Tratado" y de "Estado insular del Pacífico". Sin embargo, en el Apéndice 2 de este Tratado, dedicado a las áreas cerradas, se declaran expresamente como tales, entre otras, las aguas archipelágicas de Fidi, Kiribati, Islas Salomón y Vanuatu. Texto reproducido en *ibid.*, pp. 145-180 y en *B.D.M.*, 10, pp. 26 y ss.

353. En el caso de Indonesia, 5 de las líneas trazadas tienen una longitud de entre 100 y 125 millas, mientras que las 191 líneas restantes no llegan a las 100 millas. En el caso de Filipinas, 1 línea tiene una longitud de 140 millas, 2 líneas miden entre 100 y 125 millas, y las 77 líneas restantes no llegan a las 100 millas de longitud. Debe destacarse el hecho de que, en las polémicas declaraciones formuladas por Filipinas en el momento de la firma del Convenio de 1982 (vide *B.D.M.*, 1, pp. 15-16 y 19, así como *B.D.M.*, 5, pp. 18-19),

y mantenidas el 8-V-1984 al ratificar tal Convenio (vide *B.D.M.*, 4, pp. 20-21; *B.D.M.*, 5, pp. 62-63; *B.D.M.*, *Número Extraordinario 1*, p. 6), se sostuvo lo siguiente: "La Convención no se interpretará en el sentido de que enmienda de algún modo las leyes y los decretos o proclamas presidenciales pertinentes de la República de Filipinas; el Gobierno de la República de Filipinas mantiene y se reserva el derecho y la autoridad de introducir cualquier enmienda en dichas leyes, decretos o edictos de conformidad con lo estipulado en la Constitución de Filipinas". El alto número de objeciones y protestas que suscitaron tales declaraciones, motivó una ulterior declaración de Filipinas, de fecha 26-X-1988, en la que señala que: "El Gobierno de Filipinas tiene intención de armonizar su legislación nacional con las disposiciones de la Convención ... Por consiguiente, el Gobierno de Filipinas desea asegurar al Gobierno de Australia y a los Estados partes en la Convención que Filipinas respetará las disposiciones de dicha Convención" (vide NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. N.º 2*, op. cit., p. 106). Sin embargo, de lo dispuesto en el resto de esta última declaración, parece deducirse que la misma no se refiere a la modificación del sistema de líneas de base establecido, sino al régimen jurídico de las aguas archipelágicas y, muy especialmente, a la navegación en las mismas. De hecho, hasta la fecha no ha alterado el trazado de sus líneas de base.

354. Únicamente se ha protestado el caso de Cabo Verde por los Estados Unidos.

355. Es el supuesto de Kiribati y de Tuvalu.

356. Sería el caso, por ejemplo, de Japón y Nueva Zelanda.

357. Se han citado al respecto los casos de Cuba (Act of 24-II-1977 concerning the breadth of the territorial sea of the Republic of Cuba, reproducida en UN, ST/LEG/SER.B/9, pp. 16-20) e Islandia (Law n.º 41 of 1-VI-1979 concerning the territorial sea, the economic zone and the continental shelf, reproducida en *ibid.*, pp. 43-47).

358. Entre otros, se han mencionado a Samoa, Seychelles y Tonga.

359. JIMENEZ PIERNAS, C. (1981), Incidencia del principio archipelágico en la problemática marítima y autonómica de Canarias, *Revista española de Derecho Internacional*, 1981, pp. 523 y ss.

360. Decree n.º 598 of 21-XII-1976, The Fishing Territory of the Faroe Islands, reproducido en UN, ST/LEG/SER.B/19, p. 192-193.

361. Supreme Decree n.º 959-A of 28-VI-1971, prescribing straight baselines for the measurement of the territorial sea, reproducido en UN, ST/LEG/SER.B/18, p. 15-16.

362. Respecto de este supuesto, PRESCOTT, (1985), Straight base-lines: Theory and Practice, op. cit., p. 36, lo considera correcto analizado desde el punto de vista de las líneas de base rectas, mientras que TREVES, T. (1990), Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer, op. cit., p. 83, no lo incluye entre estos supuestos.

363. Cfr. Proclama australiana de 4-II-1983 y Decreto-ley portugués n.º 495/85 de 29-XI-1985.

364. Cfr. Ley 17/1978, de 20-II-1978. Reglamentación española sobre la zona económica exclusiva, art. 1.º-1 (*B.O.E.*, 23-II-1978). Debe llamarse la atención hacia el hecho de que recientemente el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria haya presentado en el Senado español una proposición de ley de modificación de la Ley 15/1978, de 20-II-1978 sobre zona económica, que en su Anejo 1 establece líneas de base archipelágicas rectas para el archipiélago de las Canarias. Cfr. *Boletín Oficial de las Cortes Generales. Senado*.

*V Legislatura. Serie III A:* Propositiones de ley del Senado, 29 de octubre de 1993, núm. 6 (a).

**365.** Se citan los casos de Estados Unidos respecto de Micronesia (cfr. *Micronesian Fishery Zones Jurisdiction Act, 1977*, reproducida en CHURCHILL, R. R. et al. (ed.) *New Directions in the Law of the Sea, vol. 7*, op. cit., pp. 143 y ss.) y de Nueva Zelanda respecto de las Islas Cook (cfr. *Cook Islands Territorial Sea and Exclusive Economic Zone Act, 1977*, reproducida en *ibid.*, pp. 374 y ss.) y respecto de Tokelau (v. *Tokelau Territorial Sea and Exclusive Economic Zone Act, 1977*, reproducida en *ibid.*, pp. 468 y ss.).

**366.** Estados Unidos protestó en ambos casos mediante las correspondientes notas diplomáticas enviadas en 1986. La nota enviada a Portugal, tiene el siguiente tenor literal: "insofar as concerns the Madeira and the Azores island groupings, archipelagic baselines cannot be justified under customary international law as reflected in Part IV of the 1982 Law of the Sea Convention as Portugal is not an 'archipelagic State', but in fact comprizes a mainland continental State with island components".

**367.** Vide Denmark-E.E.C. Agreement on Fisheries, 1977; Faroes-Norway Agreement on Mutual Fishery Rights, 1979; y Denmark-U.S.S.R. Agreement on Mutual Fishery Relations between the Faroes and the U.S.S.R., 1977.

**368.** Statutory Instruments 1989 n° 1993, South Atlantic Territories, The Falkland Islands (Territorial Sea) Order 1989.

**369.** Statutory Instruments 1989 n° 1995, South Atlantic Territories, The South Georgia and South Sandwich Islands (Territorial Sea) Order 1989.

**370.** Vide la Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de fecha 9-VII-1991 en el Asunto C-146/89: Comisión de las Comunidades Europeas contra el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, publicada en TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1991), *Recopilación de la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia y del Tribunal de Primera Instancia, 1991 - 7/1*, pp. I-3.533 y ss., en la que el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, delimitando el objeto de la demanda de la siguiente forma: "Procede observar, con carácter previo, que la Comisión no niega la conformidad de las nuevas disposiciones británicas con las normas de Derecho Internacional relativas a la delimitación del mar territorial y del trazado de las líneas de base"; "Es preciso señalar a continuación que las partes discuten esencialmente sobre la interpretación de las disposiciones del artículo 6 en relación con el Anexo I del Reglamento n° 170/83, antes citado, que determinan las zonas dentro de la línea de las doce millas en las que los pescadores de otros Estados miembros pueden ejercer determinadas actividades de pesca. La Comisión, apoyada por el Gobierno francés, considera que las zonas en él indicadas, y en particular las zonas comprendidas entre la línea de las seis millas y la de las doce millas en las aguas costeras del Reino Unido, deben medirse a partir de las líneas de base que existían el 25 de enero de 1983, fecha de adopción de dicho Reglamento n° 170/83. Por el contrario, según el Gobierno del Reino Unido, las líneas de base que deben tomarse en consideración a estos efectos son las que existan en cada momento, tal y como las trace el Estado miembro interesado conforme al Derecho Internacional" (para.s 18 y 19), concluyó declarando que: "el Reino Unido ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del Tratado CEE, al aplicar a determinadas zonas, a los efectos de las modalidades de pesca definidas para las aguas costeras del Reino Unido por las disposiciones del Anexo I en relación con las del apartado 2 del artículo 6 del Reglamento (CEE) n° 170/83 del Consejo, de 25 de enero de 1983, por el que se cons-

tituye un régimen comunitario de conservación y de gestión de los recursos de la pesca, nuevas líneas de base más alejadas de las costas que las que existían el 25 de enero de 1983".

371. KWIATKOWSKA, B.; AGOES, E. R. (1991), Archipelagic States: An Assessment of National Legislation. En: Wolfrum, R. (ed.), *Law of the Sea at a Crossroads*.

372. De esta forma, por ejemplo, en el Preámbulo de la Ley 10/1977, de 4-I-1977. Reglamentación española sobre su mar territorial (*BOE 8-I-1977*), se lee lo siguiente: "Al realizar esta definición, procedió fijar de manera clara y terminante la anchura de esa zona, estableciéndola en doce millas marinas, y ello en atención a que este es el límite establecido en la actualidad por la mayoría de los Estados y considerado conforme al Derecho Internacional vigente".

373. Cfr. *B.D.M.*, 23, pp. 67 y ss..

374. Cfr. TREVES, T. (1990), Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer, op. cit., pp. 67-69.

375. La versión española de este texto puede consultarse en el documento A/CONF.62/90, de 22-VIII-1979, reproducido en: *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales, vol. 12*, op. cit., p. 73.

376. *Ibid.*, pp. 5 y 117.

377. La postura del Grupo de Estados ribereños se contiene en el Doc. A/CONF.62/90, apenas citado, y en la intervención oral de la delegación de Méjico, en *ibid.*, p. 5. Postura a la que se unió la Unión Soviética, *ibid.*, p. 6.

378. Intervenciones de las delegaciones de Ecuador, Salvador, Brasil y China, en *ibid.*, pp. 5-6.

379. De esta forma, el Ministro de Asuntos Exteriores británico afirmó en 1982 que: "My advice is that an extension of the United Kingdom territorial sea from 3 to 12 miles will depend upon international practice and is not tied irrevocably to the wording of the Convention", reproducido en *British Year Book of International Law*, 53, p. 467. Por su parte, en la declaración del Presidente de los Estados Unidos de fecha 10-III-1983, ya citada, se afirma expresamente que: "Los Estados Unidos reconocerán los derechos de otros Estados sobre las aguas situadas frente a sus costas, como dispone la Convención, mientras esos Estados ribereños reconozcan los derechos y las libertades de los Estados Unidos y de otros países bajo el derecho internacional", reproducido en *B.D.M.*, 1, p. 80-82 y en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 143-144. De hecho, las protestas de los Estados Unidos por reivindicar un mar territorial superior a tres millas, e inferior a doce, terminaron en 1982.

380. Entre otros, se pueden citar los casos de Reino Unido (Ley 15-X-1987 y Orden de 1987, reproducidos en *B.D.M.*, 10, pp. 12-22 y en NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. N° 2*, op. cit., pp. 37-47, así como la Orden n° 482 de 15-III-1989, reproducida en *B.D.M.*, 14, pp. 10-11); Estados Unidos (Proclama del Presidente de 27-II-1988, reproducida en *B.D.M.*, 12, p. 18 y en NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. N° 2*, op. cit., pp. 29-30); Irlanda (Ley 4-V-1988, reproducida en *B.D.M.*, 12, pp. 15-17 y en NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. N° 2*, op. cit., pp. 33-34); Israel (Ley 5750, de 5-II-1990, en *B.D.M.*, 16, p. 18); Australia (Proclama de 13-XI-1990, en *B.D.M.*, 18, pp. 8-9), etc.

**381.** Persiste el límite de las 3 millas en Bahamas, Belice (pese a tener establecido un mar territorial de 12 millas, entre la desembocadura del río Sarstoon y Cayo Guayana reivindica un mar territorial de tan sólo 3 millas), Dinamarca, Emiratos Arabes Unidos (con la excepción de Sharga, donde sigue el criterio de las 12 millas), Jordania, Japón (aunque tiene un mar territorial de 12 millas, aplica el límite de las 3 millas en ciertas zonas designadas, como los estrechos de Soya y Tsugaru, el canal oriental del estrecho de Tsugaru y el canal occidental de los estrechos de Tsushima y Osumi), República Federal Alemana (con la excepción de la bahía de Helgoland, en la que reivindica un mar territorial de 16 millas, y teniendo en cuenta que la República Democrática Alemana, antes de la unificación alemana, ya había proclamado un mar territorial de 12 millas) y Singapur. Finlandia y Noruega siguen con el límite de las 4 millas, mientras que República Dominicana, Grecia (pese a que el Decreto nº 6, de 18-IX-1981 ampliara el mar territorial hasta 10 millas para la aviación y su control) y Turquía (únicamente en el Mar Egeo) aplican el límite de las 6 millas marinas. Vide B.D.M., 23, pp. 67-77.

**382.** En su declaración de 24-II-1983, formulada en ejercicio del derecho de respuesta, la delegación de Turquía afirmó lo siguiente: "En segundo lugar, a juicio de Turquía, el límite de 12 millas para las aguas territoriales no ha adquirido el carácter de norma de derecho internacional consuetudinario. En realidad no es posible hablar de una norma de derecho internacional consuetudinario en los casos en que la aplicación de esa norma constituye un abuso de derecho. También es preciso mencionar que la costumbre internacional depende del consentimiento de los Estados y que es norma de derecho internacional que, en el proceso de formación, un Estado pueda declarar inaplicable una costumbre. Durante las etapas preparatorias de la Conferencia, así como durante su desarrollo, Turquía ha objetado persistentemente el límite de las 12 millas. En cuanto a los mares semicerrados, las enmiendas presentadas por la delegación de Turquía y sus declaraciones indican su invariable e inequívoca negativa a aceptar el límite de las 12 millas para ellos. Habida cuenta de las consideraciones que anteceden, el límite de 12 millas no puede ser invocado en relación con Turquía", reproducido en *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Documentos oficiales, vol. 17, op. cit.*, pp. 249-250. Sin embargo, de esta declaración es difícil deducir que Turquía se haya convertido en un "objeto persistente" al límite de las 12 millas con carácter general. De hecho, en la práctica no ha protestado ninguno de los 116 supuestos en que los Estados han proclamado unilateralmente un mar territorial de 12 millas, amén del hecho de que la propia Turquía reivindique tal límite salvo en el Mar Egeo. Ni siquiera para el Mar Egeo ha podido protestar la legislación de Grecia, toda vez que, como hemos indicado, este país se atiene al límite de las seis millas. Aunque se puede dudar que, como pretende Turquía, la implantación de tal límite en las islas griegas del Mar Egeo vaya en contra "de la limitación general establecida por el artículo 300, que consagra el principio del abuso de derecho" (ibid.), el hecho de alegar una excepción jurídica a una norma general, esté o no justificada en la realidad, supone, según la jurisprudencia del Tribunal Internacional de Justicia, una confirmación de tal norma general (en este caso, del límite de las 12 millas). Vide I.C.J. Reports 1986, p. 98, para. 186 in fine.

**383.** Se trata de los Estados siguientes: Cabo Verde (que pasó de 100 a 12 millas en 1977); Guinea-Bissau (que pasó de 150 a 12 millas en 1978); Guinea (que pasó de 200 a 12 millas en 1980); Gabón (que pasó de 200 a 12 millas en 1984); Madagascar (que pasó de 50 a 12 millas en 1985); Senegal (que pasó de 50 a 12 millas en 1985); Chile (que pasó de las 200 a las 12 millas en 1986); Ghana (que pasó de 200 a 12 millas en 1986); Mauritania (que pasó de 70 a 12 millas en 1988); Brasil (que pasó de las 200 millas a las 12 en virtud del art. 20.V y VI de su Constitución de 5-X-1988, publicada en B.D.M., 12, pp. 11-12, y de la ratificación del Convenio de 1982. Posteriormente, la distancia de las

12 millas fue confirmada por el art. 1 de la Ley nº 8.617, de 4 de enero de 1993, sobre el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental del Brasil, reproducida en *B.D.M.*, 23, pp. 15 y ss.); Tanzania (que pasó de 50 a 12 millas en 1989); Argentina (que pasó de 200 a 12 millas en virtud del comunicado de prensa del Gobierno argentino de 6-XI-1989, en el que expresamente se mencionaba un mar territorial de 12 millas y una zona económica exclusiva de 200 millas, procediendo a modificar su legislación interna mediante la Ley nº 23.968, de 14 de agosto de 1991, publicada en *B.D.M.*, 20, pp. 20 y ss. Sobre la misma, vide el comentario de REY CARO, ERNESTO J. (1991), Los espacios marítimos argentinos en la Ley 23.968, *Anuario Argentino de Derecho Internacional*, 4, pp. 225-248) y Albania (que pasó de 15 a 12 millas en 1990).

**384.** Angola (20 millas), Camerún (50 millas), Nigeria (30 millas), República Federal de Alemania (16 millas, aunque sólo en la bahía de Helgoland), Siria (35 millas) y Togo (30 millas). Vide *B.D.M.*, 23, pp. 67-77.

**385.** Benin, Congo, Ecuador, El Salvador, Liberia, Nicaragua, Panamá, Perú, Sierra Leona, Somalia y Uruguay. *Ibid.*

**386.** A 20-V-1993, de entre estos Estados, habían ratificado o adherido el Convenio de 1982 los seis siguientes: Angola (5-XII-1990), Camerún (19-XI-1985), Nigeria (14-VIII-1986), Somalia (24-VII-1989), Togo (16-IV-1985) y Uruguay (10-XII-1992). Cfr. *B.D.M.*, 23, pp. 1-5.

**387.** Texto reproducido en *British Year Book of International Law*, 55, p. 556. Al igual que ocurre con el trazado del límite interior del mar territorial, los Estados Unidos han sido con mucho los que más han protestado en los casos en los que se supera el límite de las 12 millas previsto en el Convenio de 1982. De esta forma, la pretensión peruana la protestaron en 1986; la proclama ecuatoriana de 10-XI-1966 por la que se instauró un mar territorial de 200 millas, fue protestada mediante nota diplomática de 3-II-1986, que confirmó otra anterior de 23-I-1967; la ley nicaraguense por la que se amplió su mar territorial hasta las 200 millas, fue protestada el 23-IV-1982; la Ley nº 37 de 10-IX-1972 que amplió el mar territorial de Somalia hasta las 200 millas, fue protestada el 28-VIII-1982; la ampliación a 50 millas del mar territorial efectuada por Madagascar en 1973, fue protestada el 9-XI-1984; la ordenanza congoleña nº 49 de 20-XII-1977 por la que extendió su soberanía hasta el límite de las 200 millas, la protestó en diciembre de 1987; etc.

**388.** El texto de la Ley, así como las protestas de Israel (12-III-1982) y de Nueva Zelanda (3-VI-1982), pueden consultarse en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 96-98 y en *B.D.M.*, 1, pp. 61-63.

**389.** Nota de fecha 4-I-1990, reproducida en *B.D.M.*, 15, pp. 9-10.

**390.** El Decreto de 12-XI-1984, sobre la extensión del mar territorial en el Mar del Norte para prevenir los accidentes de buques petroleros, puede consultarse en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 2-4 y en *B.D.M.*, 7, pp. 10-11. La protesta de los Estados Unidos se efectuó mediante nota de 15-III-1985. Cfr. PLATZÖDER, R. (1988), *The Regimes of the Territorial Sea of the Federal Republic of Germany and the German Democratic Republic*. En: Van Dyke, J.; Alexander, L. M.; Morgan, J. M. (ed.s), *International Navigation: Rocks and Shoals Ahead?*, Honolulu, pp. 102-106.

**391.** En el Acuerdo de 12-III-1985 sobre delimitación marítima entre Costa Rica y Ecuador, Costa Rica, con un mar territorial de 12 millas, ha reconocido el mar territorial de 200 millas de Ecuador.

392. Como en el caso de Francia y Bélgica. Francia, ejerciendo el derecho de respuesta, el 12-V-1983 afirmó lo siguiente: "La limitación de la anchura del mar territorial a un máximo de 12 millas marinas constituye un elemento determinante de la Convención, que confirma y codifica una práctica consuetudinaria ampliamente observada. En consecuencia, todos los Estados deben respetar ese límite, el único admitido por el derecho internacional. El Gobierno de Francia, por su parte, no reconoce el carácter de mar territorial de las aguas que sean en el futuro o sigan siendo reivindicadas en calidad de tal, más allá de las 12 millas marinas de las líneas de base establecidas por el Estado ribereño de conformidad con la Convención", reproducido en *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales, vol. 17*, op. cit., pp. 247-248. Bélgica, al firmar el Convenio de 1982, declaró lo siguiente: "The limitation of the breadth of the territorial sea, as established by Article 3 of the Convention, confirms and codifies a widely observed customary practice which is incumbent on every State to respect, as it is the only one admitted by international law: the Government of the Kingdom of Belgium will not therefore recognize, as territorial sea, waters which are, or may be, claimed to be such beyond 12 nautical miles measured from baselines determined by the riparian State in accordance with the Convention", reproducido en *B.D.M.*, 5, p. 38. En esta misma línea, vide la Sentencia del Tribunal Federal de la República Federal de Alemania, de fecha 5-X-1977, en la que se declara no oponible a este Estado la ley nigeriana de 1971 que instituyó un mar territorial de 30 millas marinas. Vide el texto de la sentencia en *International Law Reports*, 74, pp. 203 y ss.

393. Anexo LXVI al Cuarto Convenio de Estados A.C.P. - C.E.E. firmado en Lomé el 15-XII-1989: "Declaración de la Comunidad relativa al Protocolo nº 1 sobre extensión de las aguas territoriales". El Protocolo nº 1, relativo a la definición de la noción de "productos originarios" y a los métodos de cooperación administrativa, en su art. 2.4 dispone que: "Los términos 'Estado A.C.P.', 'Comunidad', 'P.T.U.' (países y territorios de ultramar) abarcan también las aguas territoriales".

394. Intervención de la delegación de Filipinas el 8-XII-1982, reproducida en *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales, vol. 17*, op. cit., p. 71, para. 55.

395. Entre las declaraciones efectuadas por Filipinas al ratificar el Convenio de 1982, se encuentran las siguientes afirmaciones: "1. El hecho de que el Gobierno de la República de Filipinas firme la Convención, en modo alguno menoscabará o afectará a los derechos soberanos de la República de Filipinas, enunciados en la Constitución de Filipinas y derivados de ella; 2. Dicha firma no afectará en modo alguno a los derechos soberanos de la República de Filipinas como sucesora de los Estados Unidos de América, derechos que se enuncian en el Tratado de París, concertado entre España y los Estados Unidos de América el 10 de diciembre de 1898, y el Tratado de Washington, concertado entre los Estados Unidos de América y Gran Bretaña el 2 de enero de 1930, y que emanan de dichos tratados; 3. Dicha firma no menoscabará ni afectará en modo alguno a los derechos y deberes que tienen las partes contratantes en virtud del Tratado de Defensa Mutua firmado por Filipinas y los Estados Unidos de América el 30 de agosto de 1951 y de los instrumentos de interpretación conexos; tampoco afectará a los derechos que dimanen de cualquier otro tratado o acuerdo bilateral o multilateral pertinente en el que Filipinas sea parte ... 5. La Convención no se interpretará en el sentido de que enmienda de algún modo las leyes y los decretos o proclamas presidenciales pertinentes de la República de Filipinas ...", reproducido en *B.D.M.*, *Número Extraordinario 1*, p. 6. Vide igualmente lo dicho supra, al confrontar las líneas de base archipelágicas rectas de Filipinas con las disposiciones del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

396. Tales declaraciones fueron objetadas por Unión Soviética (25-II-1985), Checoslovaquia (29-V-1985), República Socialista Soviética de Bielorrusia (24-VI-1985), República Socialista Soviética de Ucrania (8-VII-1985). Los textos de estas objeciones pueden consultarse en *B.D.M.*, 6, pp. 9-13. Posteriormente, también fueron objetadas por Bulgaria (17-IX-1985) y Australia (3-VIII-1988). Ya hemos indicado que, el 26-X-1988, Filipinas comunicó a Australia su intención de armonizar su legislación nacional con las disposiciones del Convenio, de forma que se respeten las disposiciones del mismo. Sin embargo, al igual que sucediera con su trazado de líneas de base archipelágicas rectas, tal declaración no parece referirse al límite exterior de su mar territorial, sino al régimen jurídico de sus aguas archipelágicas y a los derechos de navegación a través de las mismas. De hecho, hasta la fecha, tampoco se ha alterado el trazado del límite exterior de su mar territorial. Los textos de las objeciones de Bulgaria y de Australia, así como de la declaración de Filipinas en relación con esta última, pueden consultarse en *B.D.M.*, 7, pp. 7-8 y *B.D.M.*, 12, p. 9 y 10, respectivamente, así como en NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. N° 2*, op. cit., pp. 104-107.

397. Reproducida en *B.D.M.*, 14, pp. 12-13. La versión inglesa de esta declaración conjunta puede consultarse en *International Legal Materials*, 28, pp. 1444-1447. Sobre los aspectos de esta declaración conjunta relacionados con la navegación de los buques de guerra, vide infra, epígrafe VI.4.1.

398. Así, el art. 5 de la Ordenanza n° 88-120, de 31-VIII-1988, por la que se establecen los límites y el régimen jurídico del mar territorial, de la zona contigua, de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental de la República Islámica de Mauritania, dispone lo siguiente: "La República Islámica de Mauritania ejercerá su soberanía, más allá de su territorio y de sus aguas interiores, sobre toda la anchura de su mar territorial, incluido el lecho de ese mar y su subsuelo, sin perjuicio del derecho de paso inocente reconocido a todos los buques extranjeros de conformidad con el derecho internacional" (*B.D.M.*, 13, p. 36 y NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados, n° 2*, op. cit., pp. 35-36). Vide igualmente el art. 3°3 de la Ley n° 23.968 de 14-VIII-1991 sobre los espacios marítimos de la República Argentina, reproducida en *B.D.M.*, 20, pp. 22 y ss.; y el art. 2 del Decreto n° 40 de 1992 por el que se define la anchura del mar territorial y la zona económica exclusiva del Estado de Qatar, de 16-IV-1992 (*B.D.M.*, 23, pp. 19-20).

399. Por ejemplo, la Ley n° 85-14, de 25-II-1985, sobre la delimitación del mar territorial, la zona contigua y la plataforma continental del Senegal, en su art. 5, dispone que: "Las disposiciones anteriores relativas al mar territorial no perjudican el derecho al paso inocente reconocido a todos los buques extranjeros, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada por el Senegal el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay (Jamaica)" (*B.D.M.*, 7, p. 81 y NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 109-110). Vide, igualmente, la declaración del Presidente de los Estados Unidos, de 10-III-1983 (*ibid.*, pp. 143-144 y *B.D.M.*, 1, pp. 80-81); Ley n° 15 de 12-XI-1984 sobre el mar territorial y la zona económica exclusiva de la República de Guinea Ecuatorial, disposición adicional 4 (*B.D.M.*, 6, p. 22 y NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., p. 54); y la declaración n° 1.2, sobre el mar territorial, formulada por Omán al ratificar el Convenio de 1982 (*B.D.M.*, 14, p. 8).

400. Vide, por ejemplo, la Ley de 2-VIII-1986 de zonas marítimas de Ghana, en cuya sec. 2.1 se lee lo siguiente: "La República ejerce su soberanía sobre el mar territorial con

arreglo a las disposiciones de la Convención y otras normas de Derecho Internacional" (*B.D.M.*, 8, p. 13 y NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 42-44). Véase igualmente la Proclamación del mar territorial de los Estados Unidos de América, efectuada por su Presidente el 27-XII-1988 (*B.D.M.*, 12, p. 18 y NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, n<sup>o</sup> 2, op. cit., pp. 29-30).

401. Sería el caso, por ejemplo, del art. 2.1 del Decreto n<sup>o</sup> 85/185, de 6-II-1985, que reglamenta el paso de buques extranjeros por aguas territoriales francesas. Reproducido en *B.D.M.*, 6, pp. 14 y ss, así como en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 36 y ss.; Ley de 24-I-1992 referente al mar territorial, las aguas interiores y la zona económica exclusiva de Belice y a asuntos conexos, sec. 12.1 (*B.D.M.*, 21, pp. 3 y ss.); Ley referente a las zonas marítimas y a la administración marítima de la República de Polonia, de 21-III-1991, art. 6.2 (*B.D.M.*, 21, pp. 70 y ss.); etc.

402. Vide, entre otras, la Ley de 24-XI-1982 de la U.R.S.S. sobre la frontera del Estado soviético, art. 13.1 (en *ibid.*, pp. 111 y ss., así como en *B.D.M.*, 4, pp. 24 y ss.); Ley de 8-VII-1987 sobre los espacios marinos de la República Popular de Bulgaria, art. 19.2 (*B.D.M.*, 13, pp. 8 y ss., y en NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*. N<sup>o</sup> 2, op. cit., pp. 5 y ss.); Ley de 23-VII-1987 relativa al mar costero y la plataforma continental de Yugoslavia, art. 17.2 (*B.D.M.*, 18, pp. 10 y ss.); etc.

403. Véase la Exposición de motivos de esta Ley, presentada por el Presidente de la República de Méjico, en *B.D.M.*, 7, pp. 56-62.

404. *Ibid.*, p. 65 y NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., p. 71.

405. Sería el caso, entre otros, del art. 2.2 del Decreto n<sup>o</sup> 85/185, de 6-II-1985, que reglamenta el paso de buques extranjeros por aguas territoriales francesas; Ley de 8-VII-1987 sobre los espacios marinos de la República Popular de Bulgaria, art. 19.2 y 3; Ley de 23-VII-1987 relativa al mar costero y la plataforma continental de Yugoslavia, art. 17. 4 y 5; Ley referente a las zonas marítimas y a la administración marítima de la República de Polonia, de 21-III-1991, art. 7; Ley n<sup>o</sup> 8.617, de 4-I-1993, sobre el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de Brasil, art. 3.2 (*B.D.M.*, 23, pp. 15 y ss.); etc.

406. Vide NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 5-13 y en *B.D.M.*, 7, pp. 9-21.

407. Cfr. *B.O.E. 18-IV-1991*. Esta Orden española, adoptada inmediatamente después del hundimiento de un superpetrolero frente a las costas de Génova, tiene como finalidad acabar con una cierta práctica de detención y fondeo de este tipo de buques en zonas muy sensibles del mar territorial español. Sobre los problemas planteados por esta Orden, en especial, sobre la polémica extensión que la misma realiza de la prohibición de detención y fondeo a la zona económica exclusiva española, vide ANDRES SAENZ DE SANTA MARIA, M. P. (1991), Una nueva regulación del fondeo de buques tanque en los espacios marítimos españoles, *Boletín I.E.E.M. Newsletter*, 16, pp. 19-22; e *ibid.*, *Revista española de Derecho Internacional*, 43, pp. 265-268.

408. Sería el caso, entre otros, del art. 1 del Decreto n<sup>o</sup> 85/185, de 6-II-1985, que reglamenta el paso de buques extranjeros por aguas territoriales francesas; Ley n<sup>o</sup> 15, de 12-XI-1984, sobre el mar territorial y la zona económica exclusiva de la República de Guinea

Ecuatorial, art. 6; Ley de 8-VII-1987 sobre los espacios marinos de la República Popular de Bulgaria, art. 19.1; Ley de 23-VII-1987 relativa al mar costero y la plataforma continental de Yugoslavia, art. 17.1; Ley nº 23.968 de 14-VIII-1991 sobre los espacios marítimos de la República Argentina, art. 3º-3; Ley de 24-I-1992 referente al mar territorial, las aguas interiores y la zona económica exclusiva de Belice y a asuntos conexos, sec. 12.1; Ley referente a las zonas marítimas y a la administración marítima de la República de Polonia, de 21-III-1991, art. 6; Ley nº 8.617, de 4-I-1993, sobre el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de Brasil, art. 3; etc.

409. Por ejemplo, la Ley de la U.R.S.S. sobre la frontera del Estado soviético, de 24-XI-1982, art.s 9.3 y 20.4.

410. Por ejemplo, la Ley Federal del Mar, de 8-I-1986, de Méjico, art.s 29 y 33; ó la Ley de 25-II-1992 sobre el mar territorial y la zona contigua de China, art.s 6 y 12 (*B.D.M.*, 21, pp. 25 y ss.).

411. Reproducido en *B.D.M.*, 23, p. 20.

412. Sería el caso, entre otros, de los art.s 13.5 y 20.3 de la Ley de la U.R.S.S. sobre la frontera del Estado soviético, de 24-XI-1982; del art. 4 del Decreto nº 85/185, de 6-II-1985, que reglamenta el paso de buques extranjeros por aguas territoriales francesas; Ley nº 15, de 12-XI-1984, sobre el mar territorial y la zona económica exclusiva de la República de Guinea Ecuatorial, art. 8; Ley de 8-VII-1987 sobre los espacios marinos de la República Popular de Bulgaria, art.s 25 y 27; Ley de 23-VII-1987 relativa al mar costero y la plataforma continental de Yugoslavia, art.s 21 y 32.9; Ley de 25-II-1992 sobre el mar territorial y la zona contigua de China, art. 7; etc.

413. Reproducidas en *B.D.M.*, 14, pp. 8-9.

414. Vide supra, epígrafe IV.3 *in fine*.

415. Reproducido en REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY (1971), *América Latina y la extensión del mar territorial. - Régimen jurídico*, Montevideo, Oficina de publicaciones de la Presidencia de la República, pp. 11-12. Idéntico tenor literal tiene el art. 3º de la Ley nº 13.833, de 29-XII-1969, de pesca del Uruguay, reproducida en *ibid.*, pp. 13-20. Debe notarse que, aunque PAOLILLO, F. H. (1975), Uruguay frente a los problemas del Derecho del Mar. En: Zacklin, R. (ed.), *El Derecho del Mar en evolución: la contribución de los países americanos*, México, p. 243, sostuviera que: "la libertad de navegación y de sobrevuelo que impera en el mar territorial uruguayo más allá de las 12 millas, reposa no en una norma de Derecho Internacional, sino en una norma de derecho interno, y es por lo tanto revocable por otra norma nacional", la opinión contraria fue defendida por el Dr. E. N. Oribe, Director de Tratados de la Cancillería del Uruguay, en su informe titulado "La extensión a 200 millas del Mar Territorial de la República Oriental del Uruguay", publicado en *América Latina y la extensión del mar territorial. - Régimen jurídico*, op. cit., pp. 27-40.

416. *Ibid.*, p. 86. Postura adelantada ya en el art. 2º del Decreto, de 11-X-1946, sobre plataforma y mar epicontinental argentino, reproducido en *ibid.*, pp. 85-86. Con un tenor similar, adoptaron, en su día, la misma postura, el punto 4º de la Declaración del Presidente de la República de Chile, de 23-VI-1947 (*ibid.*, pp. 90-91), el art. 5º del Decreto-Ley de Costa Rica nº 116, de 27-VII-1948 (*ibid.*, pp. 92-93), el art. 7 de la Constitución de El Salvador de 14-IX-1950, mantenido en el art. 8 de su Constitución de 1962 (*ibid.*, pp. 96-97), el art. 4º del Decreto nº 96, de 28-I-1950, del Presidente de la República de Honduras (*ibid.*, pp. 97-98), así como el art. 6º.5 de la Constitución de Honduras de 1957 y el art. 5º.5 de su Constitución de 1965 (*ibid.*, pp. 101-102), el punto

4º del Decreto Supremo nº 781, de 1-VIII-1947, del Perú (ibid., pp. 106-107) y, más recientemente, en el art. 98 de la Constitución Política del Perú, promulgada el 12-VII-1979 (*B.D.M.*, 2, p. 69). No obstante, debe tenerse en cuenta, como señalara PFIRTER DE ARMAS, F. M. (1975), Argentina y el Derecho del Mar. En: Zacklin, R. (ed.), *El Derecho del Mar en evolución: la contribución de los países americanos*, México, pp. 261 y ss., que la distinción entre el régimen de la navegación en las doce primeras millas y en la zona restante hasta las 200 millas, en ocasiones apareció en la práctica diplomática bilateral posterior, como la Declaración conjunta de los presidentes de Chile y Argentina de 22-VII-1971 y el Acta argentino-uruguayo sobre el derecho del mar de 9-VII-1971. Más recientemente, TREVES, T. (1990), *Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer*, op. cit., p. 72, ha llamado la atención sobre un comunicado del Ministerio de Asuntos Exteriores argentino, de 6-XI-1989, en el que se habla de un mar territorial de 12 millas y una zona económica exclusiva de 200 millas en torno a las islas Malvinas. Postura que se concretó definitivamente con la Ley nº 23.968 de 14-VIII-1991 sobre los espacios marítimos de la República Argentina, en cuyo art. 3º se regula un mar territorial de 12 millas en el que se reconoce finalmente el derecho de paso inocente, mientras que el art. 5º crea una zona económica exclusiva en la que persiste la libertad de navegación.

417. REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY (1971), *América Latina y la extensión del mar territorial. - Régimen jurídico*, op. cit., pp. 117-118. Postura similar a la del art. 3º del Decreto-Ley nº 1.098, de 25-III-1970, sobre límites del mar territorial del Brasil (ibid., pp. 87-88), aunque más recientemente la Ley nº 8.617, de 4-I-1993, sobre el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de Brasil (*B.D.M.*, 23, pp. 15 y ss.) restringe la navegación en régimen de paso inocente a un mar territorial de doce millas (art.s 1 y 3), reconociendo como novedad la libertad de navegación y sobrevuelo en su zona económica exclusiva de 200 millas (art. 10). Más explícitamente, el art. 4 de la Ley nº 205, de 19-XII-1979, relativa al mar adyacente y a la plataforma continental de Nicaragua, dispone que: "Los buques mercantes de otras naciones pueden ejercer el derecho de paso inocente a través del mar adyacente de 200 millas náuticas sometidos a las exigencias y condiciones impuestas por las leyes internas de Nicaragua y por los convenios o tratados internacionales" (*B.D.M.*, 2, p. 63).

418. Cfr. QUENEUDEC, J-P. (1985), *La réglementation du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales françaises*, *Annuaire français de droit international*, 31, p. 786; LEANZA, U. (1988), *Ingresso e navigazione nel mare territoriale secondo una recente normativa libica*. En: Leanza, U. (ed.), *Nuovi saggi di diritto del mare*, Turín, pp. 27-33; TREVES, T. (1990), *Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer*, op. cit., pp. 112-114.

419. En la nota de los Estados Unidos se lee lo siguiente: "With regard to the said regulations 6 and 7, the Government of the United States makes the following observations: first, the right of innocent passage is one that under long-standing principles of international law may be exercised by all vessels, whether or not engaged in commercial service; second, international law does not permit a coastal State to limit innocent passage of vessels through its territorial sea to certain periods of time, such as daylight hours only; third, under long-standing principles of international law, the coastal State may not claim to condition the right of innocent passage upon prior notification to it. The United States further notes that regulation 10 of the said notice to mariners requires that vessels strictly comply with directives pertaining to the so-called prohibited zones specified in that regulation. In this regard, the United States observes that zones A, B and D are all areas within the territorial sea of Lybia and therefore subject to innocent passage by vessels of all

States. International law does not permit a coastal State to subject an area of its territorial sea to a permanent prohibition of navigation". Reproducido en *B.D.M.*, 6, p. 40.

420. En la misma, se calificaba de "ilegal" la normativa libia. Sobre las razones de tal calificación, vide la intervención del 27-III-1986 de *sir John Thompson*, representante del Reino Unido en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, doc. S/PV.2669, pp. 33-35.

421. Sin por ello renunciar a la reclamación del Golfo de Sidra como bahía histórica, al que también se le aplicaba la normativa comentada. No obstante, vide los comentarios a la demostración de la flota de los EE.UU. en el Golfo de Sidra, del 23-26-III-1986 como protesta a la interpretación abusiva por parte de Libia de la teoría de las bahías históricas, en ROUSSEAU, Ch. (1986), *Chronique des faits internationaux, Revue Générale de Droit International Public*, 1986/2, pp. 652-655.

422. Vide QUENEUDEC, J-P. (1985), *La réglementation du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales françaises*, op. cit., pp. 784-785.

423. Respuesta a pregunta escrita de un diputado, reproducida en *Annuaire français de droit international*, 34, p. 947.

424. Un ejemplo de tal normativa sería la Orden española de 8-II-1990 por la que se establecen las condiciones mínimas exigidas para determinados buques tanques que entren o salgan de los puertos españoles, publicada en el *B.O.E.*, 19-II-1990.

425. Una excepción sería la Ley de 24-I-1992 referente al mar territorial, las aguas interiores y la zona económica exclusiva de Belice y a asuntos conexos, pues en su sección 12, titulada "paso inocente", los epígrafes 1-a) y b) reproducen literalmente las dos hipótesis de paso paralelo y perpendicular a la dirección de la costa, añadiéndose en el epígrafe 1-c) la posibilidad de "atravesar, hacia o desde el mar territorial, aguas interiores que no fueran consideradas como tales anteriormente, cuando el paso sea inocente".

426. Obviamente, no se tienen en cuenta los supuestos en los que todavía no se han trazado líneas de base recta, ni tampoco aquéllos otros, como sería el caso de la República Unida de Tanzania, en los que se ha establecido que la línea de base será únicamente la línea de bajamar a lo largo de la costa. Cfr. Ley de la República Unida de Tanzania sobre el mar territorial y la zona económica exclusiva, de 1989, art. 5. Reproducida en *B.D.M.*, 13, pp. 38-45 y en NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar, Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, n° 2, op. cit., pp. 71-78.

427. Quizás podría considerarse el caso de la Ley de 24-XI-1982 de la U.R.S.S. sobre la frontera del Estado soviético, pues si bien es cierto que su art. 6 trata conjuntamente a las aguas interiores "tradicionales" y "nuevas", en su art. 14.1 sólo se regula la entrada en puertos y radas, y no en todo tipo de "nuevas" aguas interiores, de los buques extranjeros no militares. Sin embargo, para los buques de guerra extranjeros, los requisitos para su entrada en todo tipo de aguas interiores soviéticas vuelven a unificarse en el art. 14.2. Ley reproducida en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar, Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 111-118 y en *B.D.M.*, 4, pp. 24-30.

428. Entre otras, la Ley n° 23 de 1981 sobre las zonas marítimas de Vanuatu, parte 2 (*B.D.M.*, 1, pp. 64-73 y NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar, Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 128-136); Ley n° 15/1984, de 12-XI-1984, sobre el mar territorial y la zona económica exclusiva de la República de Guinea Ecuatorial, art. 4 (*ibid.*, pp. 50-54 y *B.D.M.*, 6, pp. 19-23); Ley Federal del Mar de Méjico, de 8-I-1986, art.s 36 y 41 (*B.D.M.*, 7, pp. 63-75 y NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar, Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 69-82);

Ley (de delimitación) de zonas marítimas de Ghana, de 1986, sec. 3 (ibid., pp. 42-44 y *B.D.M.*, 8, pp. 13-15); Ley nº 24 de 1986, sobre las aguas archipelágicas y la zona económica exclusiva de Trinidad y Tobago, art. 8 (*B.D.M.*, 9, pp. 5-17 y NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar, Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, nº 2, op. cit., pp. 79-92); Ley de 7-VIII-1990 sobre el régimen jurídico de las aguas interiores, mar territorial y zona contigua de Rumanía, art. 4 (*B.D.M.*, 19, pp. 9-20); Ley de 25-II-1992 sobre el mar territorial y la zona contigua de China, art. 2.3 (*B.D.M.*, 21, pp. 25 y ss.); Ley nº 3 de 1990, de 30-VI-1990, sobre mar territorial y zona económica exclusiva de Namibia, sec. 3 (*B.D.M.*, 21, pp. 63 y ss.); etc.

429. Tal sería el caso, entre otras, de la Ley de 8-VII-1987 sobre los espacios marinos de la República Popular de Bulgaria, art.s 5-15 (*B.D.M.*, 13, pp. 8-30 y NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar, Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, nº 2, op. cit., pp. 5-27); Ley de 23-VII-1987 relativa al mar costero y la plataforma continental de Yugoslavia, art.s 1, 3 y ss. (*B.D.M.*, 18, pp. 10-25).

430. Por ejemplo, el art. 3 del Decreto Real, de 10-II-1981, relativo al mar territorial, la plataforma continental y la zona económica exclusiva del Sultanato de Omán, dispone que: "Las aguas interiores del Sultanato de Omán incluirán las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial. Las leyes de Omán que se aplican a los puertos, radas y bahías nacionales se aplicarán, *ipso facto*, también a las aguas interiores". Cfr. *B.D.M.*, 1, pp. 33-37 y NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar, Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 83-86. Una disposición similar se encuentra en la Ley nº 3, de 30-VI-1990, sobre el mar territorial y la zona económica exclusiva de Namibia, sec. 3 (*B.D.M.*, 16, pp. 19-22).

431. Vide, por ejemplo, la nota de protesta, de 4-II-1983, de la República Islámica del Irán, en relación con el Decreto Real del Sultanato de Omán, citado supra, en la que se lee que: "... el Gobierno de la República Islámica del Irán, con arreglo a las disposiciones del Derecho Internacional, incluidos los artículos 4 y 5 de la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua de 1958, así como el artículo 8 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aprobada el 30 de abril de 1982, supone que dicha notificación no modificará el carácter jurídico de esa zona en lo que respecta al derecho de paso de los buques de terceros países, que éstos han ejercido de un modo tradicional e histórico", reproducido en *B.D.M.*, 1, p. 38 y en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., p. 87.

432. En 1917, la Corte de Justicia Centroamericana afirmó que: "... las aguas del Golfo pertenecen a los tres Estados que lo circundan, teniendo las naves mercantes de todas las naciones el derecho de uso inocente sobre esas mismas aguas". Cfr. I.C.J. Reports 1992, p. 592, párr. 393.

433. En su sentencia de 11 de septiembre de 1992, el Tribunal Internacional de Justicia sostuvo que: "There are some difficulties in using this term (internal waters) which is apt to a single-State historic bay, but is not free from complications when applied to a pluri-State historic bay. Since the practice of the three coastal States still accepts that there are the littoral maritime belts subject to the single sovereignty of each of the coastal States, but with mutual rights of innocent passage, there must also be rights of passage through the remaining waters of the Gulf, not only for historical reasons but because of the practical necessities of a situation where those narrow Gulf waters comprise the channels used by vessels seeking access to any one of the three coastal States. Accordingly, these rights of passage must be available to vessels of third States seeking

access to a port in any one of the three coastal States; such rights of passage being essential in a three-State bay with entrance channels that must be common to all three States. The Gulf waters are therefore, if indeed internal waters, internal waters subject to a special and particular régime, not only of joint sovereignty but of rights of passage. It might, therefore, be sensible, to regard the waters of the Gulf, insofar as they are the subject of the condominium or co-ownership, as *sui generis*. No doubt, if the waters were delimited, they would then become <<internal>> waters of each of the States; but even so presumably they would need to be subject to the historic and necessary rights of innocent passage, so they would still be internal waters in a qualified sense. Nevertheless, the essential juridical status of these waters is the same as that of internal waters, since they are claimed *à titre de souverain* and, though subject to certain rights of passage, they are not territorial sea". Cfr. Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening). Judgment of 11 september 1992. I.C.J. Reports 1992, p. 605, párr. 412. Obsérvese que el Tribunal Internacional de Justicia afirmó el derecho de paso inocente de todos los buques en estas aguas, y no sólo de los buques mercantes como hiciera en su día la Corte de Justicia Centroamericana.

434. De esta forma nos distanciamos de la opinión de SAID MAHMOUDI (1989), Customary International Law and Transit Passage, *Ocean Development and International Law Journal*, 20, pp. 157-174, quien defiende que el valor consuetudinario de las normas que establecen el paso en tránsito dependerá del valor consuetudinario de la norma que establece la distancia máxima del mar territorial en doce millas. Si bien es cierto que durante la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar las principales potencias marítimas condicionaron el reconocimiento de este límite al establecimiento de un régimen de navegación internacional a través de los estrechos más liberal que el del paso inocente sin posibilidad de suspensión, de ello no se deriva necesariamente que el derecho consuetudinario internacional vincule estos dos aspectos distintos del Derecho del Mar. De hecho, entre 1976 y 1979, como consecuencia de la aprobación por la IIIª Conferencia en mayo de 1975 de su primer texto negociado, en el que ya se reflejó el consenso general sobre el límite de las 12 millas para el mar territorial, 60 Estados pasaron a reclamar tal límite en su legislación interna (cfr. WOLFRUM, R. (1987), The emerging customary law of marine zones: State practice and the Convention on the law of the sea, *Netherlands Yearbook of International Law*, 1987, pp. 121-122), mientras que sin embargo la navegación a través de los estrechos seguía siendo uno de los temas más controvertidos en la IIIª Conferencia.

435. El texto del Acuerdo está reproducido, en su versión inglesa, en *International Legal Materials*, 18, pp. 290 y ss. Sobre el mismo, vide los trabajos de RYAN; WHITE (1980), The Torres Straits Treaty, *Australian Yearbook of International Law*, 7, pp. 108 y ss.; BURMESTER (1982), The Torres Straits Treaty: Ocean Boundary Delimitation by Agreement, *American Journal of International Law*, 76, pp. 347 y ss.

436. CAMINOS, H. (1987), The legal régime of straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, op. cit., p. 223; TREVES, R. (1990), Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer, op. cit., pp. 129-130.

437. Sobre la navegación por este Estrecho, vide LAPIDOTH-ESCHELBACHER, R. (1982), *International Straits of the World: The Red Sea and the Gulf of Aden*, op. cit.

438. El 22-V-1990 la República Democrática Popular del Yemen y la República Árabe del Yemen, se fusionaron en un único Estado, denominado República del Yemen. Vide la Carta, de fecha 19-V-1990, dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas por los Ministros de Relaciones Exteriores de ambos Estados, reproducida en *B.D.M.*, 16, p. 68.

439. Vide la intervención del Sr. Ba-Issa, de la Delegación del Yemen del Sur, el 25-VII-1974, ante la Segunda Comisión de la Conferencia. Reproducida en *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales*, vol. 2, pp. 157-158, para.s 1-8.

440. N.U. Doc. NV/78/63, de fecha 12-VII-1978.

441. Cfr. *B.D.M.*, 10, p. 8, y NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. N<sup>o</sup> 2*, op. cit., p. 102.

442. En el asunto del Canal de Corfú, el Tribunal afirmó el derecho de paso inocente de los buques de guerra de todos los Estados por los estrechos utilizados para la navegación internacional, sin necesidad de autorización previa (vide supra, epígrafe III.1). En el asunto del derecho de paso por el territorio indio, el Tribunal consideró que la titularidad del derecho de paso es incompatible con el requisito de la autorización previa (vide supra, epígrafe IV.3, *in fine*).

443. Vide infra, epígrafe VI.4.2.

444. Sobre los mismos, vide LEIFER, M.; NELSON (1973), Conflict of Interests in the Strait of Malacca, *International Affairs*, 49, pp. 190 y ss.; LEIFER, M. (1978), *International Straits of the World: Malacca, Singapore and Indonesia*, Sijthoff & Noordhoff, 217 pp.; JAAFAR; VAN DYKE (1984) (ed.s) *The Changing Legal Status of the Malacca and Singapore Straits (Law of the Sea Institute Workshop)*, Honolulu.

445. Joint Statement of the Governments of Indonesia, Malaysia and Singapore, 16 November 1971. Reproducido en: LEIFER, M. (1978), *International Straits of the World: Malacca, Singapore and Indonesia*, op. cit., p. 204. El punto 4 (V) de esta Declaración conjunta tiene el siguiente tenor literal: "The Governments of the Republic of Indonesia and of Malaysia agreed that the Straits of Malacca and Singapore are not international straits while fully recognizing their use for international shipping in accordance with the principle of innocent passage. The Government of Singapore takes note of the position of the Governments of the Republic of Indonesia and of Malaysia on this point".

446. Joint Statement on Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore, 24 February 1977. Reproducido en *ibid.*, p. 205.

447. I.M.C.O. Assembly Resolution n<sup>o</sup> A.375(X) on Navigation Through the Straits of Malacca and Singapore, 14 November 1977. En su Anexo V, se contienen las normas relativas a los buques que naveguen por ambos Estrechos. Esta Resolución se encuentra reproducida en: *ibid.*, pp. 206-208 y en KOH, K. L. (1982), *Straits in International Navigation*, Oceana, p. 187. Vide un comentario a la misma en *ibid.*, pp. 82 y ss.

448. Vide, por ejemplo, la interpretación común del art. 233 del Convenio de 1982 en relación con la Resolución precitada de la O.M.I., a la que se adhirieron tanto los tres Estados ribereños de los Estrechos de Malaca y Singapur, como las principales potencias marítimas que los utilizan. El texto de esta interpretación común se contiene en el Anexo al Documento A/CONF.62/L.145, titulado Carta, de fecha 29-IV-1982, dirigida al Presidente de la Conferencia por el representante de Malasia; las adhesiones de Indonesia y Singapur, en sus Add. 1 y 2; las adhesiones de las principales potencias marítimas que utilizan estos estrechos (Francia, Reino Unido, Estados Unidos, Japón, Australia y República Federal de Alemania) en sus Add. 3 a 8. Todos ellos están reproducidos en *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales*, vol. 16, op. cit., pp. 259-263.

449. *B.D.M.*, 19, pp. 1 y ss.

450. Reproducido en *B.D.M.*, 12, p. 18 y en NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*. N<sup>o</sup> 2, op. cit., pp. 29-30. Previamente, el 10-III-1983, con motivo de la proclamación de la zona económica exclusiva de los Estados Unidos, el mismo Presidente afirmó que: "Primero, los Estados Unidos están dispuestos a aceptar y actuar de conformidad con el equilibrio de intereses relacionados con los usos tradicionales de los océanos, como la navegación y el sobrevuelo. En este respecto, los Estados Unidos reconocerán los derechos de otros Estados sobre las aguas situadas frente a sus costas, como dispone la Convención, mientras esos Estados ribereños reconozcan los derechos y las libertades de los Estados Unidos y de otros países bajo el derecho internacional. Segundo, los Estados Unidos ejercerán y reafirmarán sus derechos y libertades de navegación y sobrevuelo en todo el mundo de manera que se concilie con el equilibrio de intereses que refleja la Convención ...", *ibid.*, p. 143.

451. Reproducido en *B.D.M.*, 10, p. 11 y en NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*. N<sup>o</sup> 2, op. cit., p. 48. La versión inglesa de este discurso puede consultarse en Hansard, HL, 5-II-1987, Col. 382 y en *British Year Book of International Law*, 57, pp. 599-601. Posteriormente, el 28-IV-1987, el Sr. Eggar, Subsecretario de Estado Parlamentario de Relaciones Exteriores y Asuntos de la Mancomunidad Británica, formuló una declaración similar en el Comité de Segunda Lectura de la Cámara de los Comunes.

452. Cfr. *B.D.M.*, 14, p. 14. La versión francesa de esta Declaración conjunta puede consultarse en *Revue Générale de Droit International Public*, 1988, pp. 1043-1044. La versión inglesa, en *British Year Book of International Law*, 59, p. 524. Vide los comentarios de QUENEUDEC, J-P. (1987) *Chronique du droit de la mer*, *Annuaire Français de Droit International*, 33, pp. 641-644 e *ibid.*, (1988), *Chronique du droit de la mer*, *Annuaire Français de Droit International*, 34, pp. 727-729. Debe señalarse que, previamente, el Reino Unido había adoptado la Air Navigation (Second Amendment) Order 1987, por la que se regula el sobrevuelo del mar territorial británico en el Estrecho de Dover, Canal del Norte y Canal de la Isla Fair. En tal Orden, el art. 91.A (3) dispone lo siguiente: "In this article 'transit of the strait' means overflight of the strait from an area of high seas at one end of the strait to an area of high seas at the other end, or flight to or from an area of high seas over some part of the strait for the purpose of entering, leaving or returning from a State bordering the strait and 'an area of high seas' means any area outside the territorial waters of any State". Reproducida en *British Year Book of International Law*, 60, pp. 668-669.

453. En el caso de Francia, vide el arrêté préfectoral dictado el 15-II-1993 por el Préfet maritime de la Méditerranée N<sup>o</sup> 1/3; en el caso de Italia, vide el Decreto del Ministro de la Marina Mercante de 26-II-1993.

454. El subrayado es nuestro.

455. Vide ALEXANDER, L. (1986), *Navigational Restrictions within the new LOS Context: Geographical Implications for the United States*, op. cit., pp. 305-316; CAMINOS, H. (1987), *The legal régime of straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, op. cit., pp. 207-209.

456. *B.O.E. núm. 108, de 6-V-1989*. Vide PEREZ GONZALEZ, M. (1989), *Análisis del Convenio entre el Reino de España y los Estados Unidos de América sobre Cooperación para la Defensa*, *Tiempo de Paz*, 13, pp. 14-36.

457. Vide el Convenio de Amistad y Cooperación de España con los Estados Unidos de 6-VIII-1970 y su Acuerdo de Desarrollo de 25-IX-1970 (*B.O.E. núm. 231 de 26-IX-*

1970), el Tratado de Amistad y Cooperación de España con los Estados Unidos de 24-I-1976 y su Acuerdo de Desarrollo de idéntica fecha (*B.O.E. núm. 267 de 6-XI-1976*), así como el Convenio de Amistad, Defensa y Cooperación de España con los Estados Unidos de 2-VII-1982 y su Convenio Complementario nº 2 (*B.O.E. núm. 120, de 20-V-1983*).

458. Vide igualmente el art. 12 y los arts 25 y ss. Una descripción de las fuerzas aéreas estadounidenses autorizadas en la Base Naval de Rota se contiene en el Anejo 2, punto 3, de este Convenio. Sobre el sobrevuelo de aeronaves con armamento o material nuclear a bordo, vide el canje de notas, de fecha 1-XII-1988, entre ambos Estados sobre política del Gobierno español en materia de tránsitos nucleares, aneja a este Convenio, así como la respuesta escrita, de fecha 28-VII-1988, del Ministro español, Sr. *Virgilio Zapatero*, ante pregunta formulada en Cortes. Reproducida en MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, *Actividades, textos y documentos de la política exterior española. Año 1988*, pp. 575-576.

459. Cfr. *B.D.M.*, 23, p. 95.

460. *B.D.M.*, 2, p. 73. La versión francesa de este Decreto-Ley puede consultarse en UN. ST/LEG/SER.B/19, pp. 101-102. Incidentalmente, téngase en cuenta la modificación operada respecto de tales coordenadas geográficas por el Decreto-Ley nº 48, de 2-XII-1982, sobre las líneas de base, reproducido en *B.D.M.*, 1, pp. 39-40 y en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 107-108.

461. El art. 4.2 tiene el siguiente tenor literal: "Todas las naves y aeronaves venezolanas gozarán de la libertad de navegación y sobrevuelo solamente a los fines del tránsito expedito e ininterrumpido por las áreas marinas en referencia, que en lo sucesivo se denominará derecho de paso en tránsito. El requisito de tránsito expedito e ininterrumpido no excluirá el paso a través de o por encima de áreas marinas para entrar, salir o regresar de las Antillas Neerlandesas, sujeto a las condiciones que regulen la entrada a puertos o similares condiciones de acceso". El art. 4.3 establece la extensión de tal régimen de navegación marítima y aérea en favor de terceros Estados. El texto de este Tratado puede consultarse en NACIONES UNIDAS (1988), *El Derecho del Mar. Acuerdos sobre fronteras marítimas (1970-1984)*, op. cit., pp. 137-143.

462. Fundamentalmente, los arts 1.1 y 4.1.

463. Reproducido en *B.D.M.*, 9, pp. 5-17 y en NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. N° 2*, op. cit., pp. 79-92.

464. Reproducido en *B.D.M.*, 19, p. 25.

465. Sobre este incidente, vide infra, epígrafe siguiente. Un excelente comentario al mismo se encuentra en ROTHWELL, D. R. (1990), The Indonesian Straits incident. Transit or archipelagic sea lanes passage? *Marine Policy*, 14/6, pp. 491-506.

466. Vide supra, epígrafe VI.1.1.2.

467. *American Journal of International Law*, 83, pp. 559 y ss.

468. Reproducido en ROTHWELL, D. R. (1990), The Indonesian Straits incident. Transit or archipelagic sea lanes passage?, op. cit., p. 493.

469. Vide supra, epígrafe V.1.3.

470. Reproducida en UN. ST/LEG/SER.B/19, pp. 56-57. Vide también la Orden de desarrollo de 17-VI-1977 de esta Ley, en *ibid.*, pp. 57-62. Ambos textos están igualmente re-

producidos en *Japanese Annual of International Law*, 21, pp. 92 y ss. Vide YANAI, S.; ASOMURA, K. (1977), Japan and the Emerging Order of the Sea - Two Maritime Laws of Japan, *ibid.*, pp. 58-63; ODA (1979), Transportation of Japanese Seaborne Trade and Related Laws and Regulations, *Ocean Development and International Law Journal*, 1979, p. 237; YOUNG PAK, C. (1988), *International Straits of the World: The Korean Straits*, Dordrecht, pp. 77-82.

471. Ambos textos jurídicos están reproducidos en UN. ST/LEG/SER.B/19, pp. 95-101. Vide YOUNG PAK, C. (1988), *International Straits of the World: The Korean Straits*, op. cit., pp. 75-77.

472. Ley reproducida en UN. ST/LEG/SER.B/18, p. 17.

473. El Canal de Córcega, existente entre la isla francesa de Córcega y la isla italiana de Capraia, tiene una anchura de 14 millas. Cuando se redujo la distancia de la zona de seguridad, el Ministro francés de Transportes, Sr. *Le Theule*, lo justificó de la siguiente manera: "ce canal est un détroit international, son franchissement ne pouvant être interdit de façon unilatérale sans enfreindre les règles de droit international" (cfr. *Journal de la marine marchande*, 1978, p. 2864). Vide GESTRI, M. (1986), Libertà di navigazione e prevenzione dell'inquinamento: il caso dello Stretto di Messina, *Rivista di diritto internazionale*, 1986, p. 302.

474. El mar territorial franco-británico en el Estrecho de Dover fue delimitado mediante el Acuerdo, de 2-XI-1988, entre el Gobierno de la República Francesa y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte acerca de la delimitación del mar territorial en el Estrecho de Dover (reproducido en NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. N<sup>o</sup> 2*, op. cit., pp. 224-226 y en *B.D.M.*, 13, pp. 45-47. Este Acuerdo de 2-XI-1988 no hace más que especificar cuáles de los puntos definidos en el Acuerdo de 24-VI-1982 entre el Gobierno de la República Francesa y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte relativo a la delimitación de la plataforma continental en la zona situada al Este del meridiano 30 minutos Oeste a partir del meridiano de Greenwich, sirven igualmente para delimitar el mar territorial entre estos dos Estados. El texto de este último Acuerdo se puede consultar en NACIONES UNIDAS (1988), *El Derecho del Mar. Acuerdos sobre fronteras marítimas (1970-1984)*, op. cit., pp. 50-52. La versión inglesa del mismo se encuentra en CONFORTI, B. et al. (1987), *Atlante dei confini sottomarini. Atlas of the seabed boundaries*, Parte seconda, op. cit., pp. 13-15). Por su parte, el mar territorial franco-italiano en el Estrecho de Bonifacio fue delimitado mediante el Convenio, de 28-XI-1986, entre el Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de la República Italiana sobre la delimitación de las fronteras marítimas en la zona del Estrecho de Bonifacio (texto reproducido en NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. N<sup>o</sup> 2*, op. cit., pp. 211-212 y en *B.D.M.*, 10, pp. 100-101. La versión italiana e inglesa de este Convenio puede consultarse en LEANZA, U.; SICO, L. (1988), *Mediterranean Continental Shelf. Delimitations and Regimes. International and National Legal Sources*, vol. 1.I, Oceana Publications Inc., pp. 141-143. La versión francesa puede consultarse en *Revue Générale de Droit International Public*, 1987/1, p. 704.

475. El texto de la Segunda Ordenanza puede consultarse en *B.D.M.*, 4, pp. 41-42 y en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 99-100. Vide JENISCH, U. (1987), Recent Law of the Sea Development in the Baltic Sea, *Aussentpolitik*, 1987, pp. 365 y ss. Por su parte, ALEXANDER, L. (1986), *Navigational Restrictions within the new LOS Context: Geographical*

*Implications for the United States*, op. cit., p. 272, explicó esta actuación de la siguiente manera: "Rather than risk a confrontation with foreign users of Kadet Channel, the German Democratic Republic announced the delimitation of 14 fixed points that, when connected with one another, would form the outer limits of its territorial sea. In the area of the Kadet Channel, these points are closer to the German Democratic Republic coast than is the median line with Denmark, with the result that the Kadet Channel remains in an area of high seas or an exclusive economic zone".

476. Vide supra, epígrafe V.1.1.

477. KURIBAYASHI (1977), *The Basic Structure of the New Régime of Passage Through International Straits - an Emerging Trend in the Third UNCLOS and Japan's Situation*, *Japanese Annual of International Law*, 21, p. 44. Vide, en el mismo sentido, la intervención del Ministro japonés, Sr. Z. Suzuki, el 23-II-1973, explicando la no extensión del límite de 12 millas a cinco estrechos internacionales, reproducida en: YANAI, S.; ASOMURA, K. (1977), *Japan and the Emerging Order of the Sea - Two Maritime Laws of Japan*, op. cit., p. 60, así como las opiniones de YOUNG PAK, C. (1988), *International Straits of the World: The Korean Straits*, op. cit., pp. 79-82, y de AKAHA, T. (1989), *Internalizing International Law: Japan and the Regime of Navigation under the UN Convention on the Law of the Sea*, *Ocean Development and International Law Journal*, 20, pp. 121-127.

478. Cfr. IGUCHI, T. (1987), *The Law of the Sea: Conventional Rules and Customary Norms*, *Proceedings of the American Society of International Law*, 1987, p. 98. Opinión compartida también en los demás supuestos por CAMINOS, H. (1987), *The legal régime of straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, op. cit., pp. 216-218.

479. TREVES, T. (1990), *Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer*, op. cit., p. 129.

480. *B.O.E. n° 77, de 31-III-1958*.

481. *B.O.E. n° 115, de 14-V-1985*. Vide sobre la misma el trabajo de DIEZ-HOCHLEITNER, J. (1986), *Régimen de navegación de los buques de guerra extranjeros por el mar territorial español y de sus escalas en puertos españoles*, *Revista Española de Derecho Internacional*, 38, pp. 543-569.

482. Estado Mayor de la Armada: Memoria justificativa, s. f., p. 1.

483. Cfr. TREVES, T. (1990), *Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer*, op. cit., pp. 130-133, y, en parte, CAMINOS, H. (1987), *The legal régime of straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, op. cit., pp. 224 y ss.

484. *B.D.M.*, 14, p. 8.

485. Sin embargo, al firmar el Convenio de 1982, Omán declaró que ciertas disposiciones relativas al paso por los estrechos (art.s 34, 38 y 45) no impedían al Estado ribereño adoptar las medidas apropiadas que considere necesarias para proteger sus intereses de paz y seguridad (cfr. *B.D.M.*, 1, p. 19 y *B.D.M.*, 5, p. 18). Un comentario a tal declaración se encuentra en VIGNES, D. (1983), *Les déclarations faites par les Etats signataires de la Convention sur le droit de la mer sur la base de l'article 310 de cette convention*, *Annuaire Français de Droit International*, 29, pp. 727 y ss.

486. TREVES, R. (1990), *Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer*, op. cit., p. 132.

487. Reproducido en *B.D.M.*, 1, pp. 33 y ss., y en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 83 y ss.

488. Reproducida en *B.D.M.*, 1, p. 19 y *B.D.M.*, 5, p. 14.

489. En nota verbal de tal fecha, dirigida a los Estados Unidos y publicada en el documento de las Naciones Unidas S/20525, de 15-III-1989, tras afirmar la República Islámica del Irán que la noción del paso en tránsito apareció por primera vez en un instrumento internacional con el Convenio de 1982, señaló que: "ce régime n'est pas fondé sur le droit international coutumier et il n'a d'effets que pour les Etats parties à la Convention".

490. Naciones Unidas, doc. S/14226, de 22-X-1980.

491. Vide LEANZA, U. (1989), *Marine Delimitation in the Persian Gulf and Right of Passage in the Strait of Hormuz*, *Marine Policy Reports*, 1/3, pp. 226 y ss. En la p. 227 de este trabajo se reproduce un mapa indicando las diversas zonas de guerra y de exclusión de ambos contendientes, así como las principales rutas de navegación en esta región. Opinión contraria es la de PEREZ GONZALEZ, M. (1990), Observaciones en torno al nuevo Derecho del Mar en relación con los conflictos armados internacionales, *Revista Española de Derecho Militar*, 55/1, p. 28, quien afirma que una excepción a la tendencia de la práctica de afirmar el derecho de paso expedito de los buques mercantes neutrales por los estrechos en tiempo de guerra cuando los Estados ribereños son beligerantes, la constituyó "el cierre por Irán de su porción de aguas territoriales a lo largo del estrecho de Ormuz declarando a éstas 'zonas de guerra', lo que obligaba a los buques neutrales a navegar a lo largo del cinturón costero bajo soberanía omaní". Vide igualmente las resoluciones 540 (1983) y 582 (1986) por las que el Consejo de Seguridad condenó, entre otras cosas, los ataques perpetrados por Irak e Irán contra buques de terceros Estados en la región del Golfo Pérsico, sin que la conducta de tales buques pudiera considerarse como agresión hacia cualquiera de los dos Estados beligerantes. En este sentido, es igualmente interesante la respuesta escrita, de fecha 20-VI-1988, del Ministro Sr. *Virgilio Zapatero Gómez*, tras ser preguntado por la actitud del Gobierno español ante el ataque y hundimiento por fuerzas irakíes del buque petrolero español "Barcelona" el 14-V-1988 en una zona declarada previamente por Irak como de "exclusión a la navegación". En tal respuesta escrita, se lee lo siguiente: "El Gobierno ha realizado numerosas gestiones individuales ante los países beligerantes advirtiéndoles de la inadmisibilidad de los ataques contra la libertad de navegación en el Golfo Pérsico y expresándoles la necesidad de que garanticen el derecho de paso inocente de buques mercantes de terceros países por aquellas aguas". Texto reproducido en MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, *Actividades, textos y documentos de la política exterior española. Año 1988*, pp. 569-570. Vide igualmente el comunicado del Gobierno español de condena y protesta por este suceso, de fecha 14-V-1988, reproducido en *ibid.*, p. 675. Vide también JIMENEZ PIERNAS, C. (1989), El hundimiento del superpetrolero "Barcelona" durante la guerra del Golfo Pérsico (14 de mayo de 1988): régimen de la responsabilidad internacional en el Derecho de la Neutralidad, *Revista Española de Derecho Internacional*, 41, pp. 681-685.

492. TREVES, R. (1990), *Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer*, op. cit., p. 133. Esta opinión es, cuanto menos, dudosa. Además de lo dicho en la nota anterior, debe tenerse en cuenta la protesta que en 1980 formuló el Sultanato de Omán como consecuencia de las violaciones de su mar territorial en el Estrecho de Ormuz por parte de buques de guerra iraníes que alegaban la necesidad de identificar a los buques que pasaran por este Estrecho. Recuérdesse igualmente la nota de condena, de fecha 21-III-1988, del Gobierno español ante el ataque sufrido por un buque

de su nacionalidad por parte de una patrullera iraní en el Estrecho de Ormuz. En tal nota, se lee lo siguiente: "El Gobierno español condena enérgicamente el ataque de que ha sido objeto, en el día de hoy, el buque frigorífico español "Iberian Reefer", por parte de una patrullera iraní, en aguas del Estrecho de Ormuz y que ha puesto en grave peligro la vida de sus tripulantes. Se trata de un acto de agresión contra un buque mercante de un país neutral que se encontraba ejerciendo su derecho de paso inocente por un estrecho utilizado para la navegación internacional". Texto reproducido en MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, *Actividades, textos y documentos de la política exterior española. Año 1988*, p. 670. Obsérvese, por otra parte, que este texto, referido expresamente a un estrecho utilizado para la navegación internacional, ofrece una idea muy cabal de cuál es, para España, el régimen de navegación por los estrechos internacionales, postura coincidente en este punto con la del propio Irán.

493. Sobre este punto, vide en general los trabajos de HALKIOPOULOS, T. (1985), *Intérences des règles du nouveau Droit de la Mer et de celles du Droit de la guerre*. En: Dupuy, R.J.; Vignes, D. (ed.s) *Traité du Nouveau Droit de la Mer*, Paris, pp. 1095-1104; RONZITTI, N. (1987), *Passage through International Straits in Times of International Armed Conflicts*. En: *Le droit international à l'heure de sa codification. Etudes en l'honneur de Roberto Ago*, Milano, vol. 2, pp. 363-383; *ibid.*, (1988), *The Crisis of the Traditional Law Regulating International Armed Conflicts at Sea and the Need for its Revision*. En: Ronzitti, N. (ed.) *The Law of Naval Warfare*, Dordrecht, Boston, Lancaster, pp. 1-58; PEREZ GONZALEZ, M. (1990), *Observaciones en torno al nuevo Derecho del Mar en relación con los conflictos armados internacionales*, op. cit., pp. 19-33. Sobre la navegación por el Estrecho de Ormuz durante el conflicto irano-irakí, véanse los trabajos de DAVID, E. (1987), *La guerre du Golfe et le droit international*, *Revue Belge de Droit International*, 20, pp. 152-183; RONZITTI, N. (1987), *La guerre du Golfe, le déminage et la circulation des navires*, *Annuaire Français de Droit International*, 33, pp. 647-662; LEANZA, U. (1989), *Marine Delimitation in the Persian Gulf and Right of Passage in the Strait of Hormuz*, op. cit., pp. 228-230.

494. Artículos 1, 5, 6 y 9. Ley reproducida en *B.D.M.*, 24, pp. 10 y ss.

495. Cfr. *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales*, vol. 16, op. cit., p. 166, para.s 99-100.

496. Tales declaraciones pueden consultarse en *B.D.M.*, 4, pp. 14-15 y en *B.D.M.*, 5, pp. 21 y 42-43. Estas declaraciones, sin embargo, han sido consideradas como contrarias al art. 310 del Convenio de 1982 por CAMINOS, H. (1987), *The legal régime of straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, op. cit., pp. 228-231; TREVES, R. (1986), *Notes on Transit Passage through Straits and Customary Law. Realism in Law-Making, Studies in Honour of W. Ripphagen*, Dordrecht, Boston, Lancaster, pp. 256 y ss.; *ibid.*, (1990), *Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer*, op. cit., p. 131. El estudio más en profundidad de tales declaraciones, se encuentra en la obra de RIQUELME CORTADO, R. (1990). *España ante la Convención sobre el Derecho del Mar. Las declaraciones formuladas*, Universidad de Murcia.

497. Vide, entre otros, los trabajos de PASTOR RIDRUEJO, J. A. (1983), *La convencción de 1982 sobre el derecho del mar y los intereses de España*, *Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz*, 1983, pp. 77-82; MARIN LÓPEZ, A. (1984), *El paso de los estrechos*, *Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz*, 1984, pp. 95-98; JUSTE RUIZ, J. (1990), *Los estrechos internacionales en el Derecho del Mar*, op. cit., pp. 125-126; PEREZ GONZALEZ, M. (1990), *Observaciones en torno al nuevo Derecho del Mar en relación con los conflictos armados internacionales*, op. cit., p. 27.

498. TREVES, R. (1990), *Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer*, op. cit., p. 131.

499. Un despacho de la Agencia EFE, de idéntica fecha, señaló que fuentes gubernamentales españolas "puntualizaron que los aviones estadounidenses, que habían despegado en Inglaterra, entraron al Mediterráneo por el Estrecho de Gibraltar porque el Gobierno español denegó su permiso para que utilizaran el espacio aéreo de nuestro país".

500. Debe recordarse, por ejemplo, la intervención del Representante de la delegación de España en la Iª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, quien el 11-III-1958, ante la Primera Comisión de la Conferencia, afirmó lo siguiente: "... Así, aunque en las dos guerras mundiales España, a efectos de neutralidad, se contentara con un mar territorial de tres millas, a otros efectos ha mantenido desde hace más de dos siglos un mar territorial de seis millas". Reproducido en *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales. Volumen 3: Primera Comisión (Mar territorial y zona contigua)*, op. cit., p. 31, para. 15.

501. Según los art.s. 2º y 89 de la Ley 48/1960, de 21-VII-1960, conteniendo las normas reguladoras de la navegación aérea en España (*B.O.E. de 23 -VII-1960*) para que las aeronaves extranjeras sobrevuelen el espacio aéreo situado sobre el territorio español y su mar territorial necesitan autorización previa, que se puede obtener por la celebración del correspondiente tratado o mediante permiso especial.

502. El art. 12 de este Convenio tiene el siguiente tenor literal: "1. En caso de amenaza o ataque exterior contra cualquiera de las dos Partes que esté actuando conforme a los objetivos mencionados en el párrafo 2 del artículo dos de este Convenio, el momento y modo de utilización de los apoyos a que se refieren los capítulos II y III de este Convenio serán objeto de consultas urgentes entre ambos Gobiernos y se determinarán por mutuo acuerdo, sin perjuicio del derecho inherente de cada Parte a la directa e inmediata legítima defensa; 2. El Gobierno español y el Gobierno de los Estados Unidos de América concluirán acuerdos sobre uso, en tiempo de crisis o guerra, de instalaciones, territorio, mar territorial y espacio aéreo españoles por los Estados Unidos de América en apoyo de los planes de refuerzo de la OTAN".

503. Vide supra.

504. Boletín Oficial de las Cortes Generales, Serie D, núm. 59, de fecha 13-XI-1984, PE 3.663-I.

505. Boletín Oficial de las Cortes Generales, Serie D, núm. 68, de fecha 26-XII-1984, CPE 3.663-II. El texto de la pregunta y de su contestación están igualmente reproducidos en: MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, *Actividades, textos y documentos de la política exterior española. Año 1984*, p. 365.

506. Sobre la importancia que el Gobierno español concede al control del Estrecho de Gibraltar, vide la pregunta formulada en Cortes, el 23-X-1984, así como la contestación del Gobierno en fecha 3-XII-1984. Ambos textos están reproducidos en *ibid.*, p. 364.

507. El texto del comunicado está reproducido en *ibid.*, pp. 527-528. Vide igualmente el texto de las preguntas formuladas en las Cortes españolas, motivadas por esta colisión, y las respectivas contestaciones del Gobierno español, reproducidas en *ibid.*, pp. 360-361 y en MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, *Actividades, textos y documentos de la política exterior española. Año 1985*, p. 401.

508. B.O.C.G., 7-IV-1986.

509. Reproducido en MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, *Actividades, textos y documentos de la política exterior española. Año 1986*, pp. 251-252.

510. Cfr. TREVES, T. (1990), *Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer*, op. cit., pp. 130 y ss.

511. Según los datos publicados, con fecha de recuento de 20-V-1993, en *B.D.M.*, 23, pp. 1-5.

512. Para un estudio de la postura de Marruecos sobre el paso por los estrechos durante la IIIª Conferencia, vide el trabajo de TRUVER, S. (1980), *International Straits of the World: The Strait of Gibraltar and the Mediterranean*, op. cit., pp. 184 y ss.

513. Texto reproducido en UN. ST/LEG/SER.B/18, pp. 29-30. Más recientemente, se ha reproducido también en *B.D.M.*, 2, p. 60.

514. Cfr. CAMINOS, H. (1987), *The legal régime of straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, op. cit., p. 227.

515. Vide supra, epígrafe III.2.

516. Reproducido en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., p. 181 y en *B.D.M.*, 4, p. 60.

517. *Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*, Provisional Measures, Order of 29 July 1991, I.C.J. Reports 1991, p. 13, pár. 5. Vide sobre el mismo, las comunicaciones presentadas en el *26th Law of the Sea Institute Annual Conference: "The Law of the Sea: New Worlds, New Discoveries"*, Génova, 22 de junio de 1992, por WOLFRUM, R. (1992), *Bridges over Straits*, 18 pp. y por SCHACHTE, W. L. (1992), *International Straits and Navigational Freedoms*, 41 pp., cuando el asunto todavía estaba pendiente ante el Tribunal.

518. Vide supra, epígrafe VI.1.1.2.

519. Cfr. N.U. Doc. A/2934, 1955, pp. 52-53. Nota verbal dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas.

520. Las coordenadas fijadas por esta Ley fueron modificadas mediante la Ley nº 5446 de 18-IX-1968. Ambos textos legales están reproducidos en UN. ST/LEG/SER.B/15, pp. 105-111.

521. La Ley nº 3046 de 17-VI-1961, en su sec. 2, dispone lo siguiente: "All waters within the baselines provided for in section one hereof are considered inland or internal waters of the Philipines". Vide igualmente el preámbulo de esta Ley. *Ibid.*, p. 106.

522. Cfr. art. 1 de la Constitución de Filipinas de 17-I-1973, reproducida en UN. ST/LEG/SER.B/18, p. 30; art. 98 de la Constitución de Filipinas de 12-VII-1979, reproducida en *B.D.M.*, 2, p. 69. Incluso esta práctica se ha dado después del Convenio de 1982, en el art. 1 de la más reciente Constitución de Filipinas, la de 1987.

523. El texto de las mismas puede consultarse en *B.D.M.*, 1, p. 14 y en *B.D.M.*, 5, p. 18.

524. El texto de las mismas puede consultarse en *B.D.M.*, 4, p. 21; *B.D.M.*, 5, p. 63; y *B.D.M. Número Extraordinario 1*, p. 6.

525. Entre otros, por Estados Unidos, Unión Soviética (además de Bielorrusia y Ucrania), Checoslovaquia, Bulgaria. Australia, etc.

526. Cfr. NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, N<sup>o</sup> 2, op. cit., p. 104. Vide, en un sentido similar, la objeción de Bulgaria, en *ibid.*, pp. 105-107. Ambas protestas están también reproducidas en *B.D.M.*, 12, pp. 9-10 y *B.D.M.*, 7, p. 8, respectivamente.

527. Cfr. NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, N<sup>o</sup> 2, op. cit., p. 106.

528. Tal reconocimiento puede deducirse, igualmente, del art. 5 del Tratado de Rarotonga sobre la zona desnuclearizada del Pacífico Sur, del que Filipinas es Estado parte.

529. Cfr. KWIATKOWSKA, B.; AGOES, E. R. (1991), Archipelagic States: an Assessment of National Legislation. En: Wolfrum, R. (ed.), *Law of the Sea at a Crossroads. Actes du Colloque tenu à l'Université de Kiel du 11 au 14 juillet 1990*.

530. Texto reproducido en LEIFER, M. (1978). *International Straits of the World: Malacca, Singapore and Indonesia*, op. cit., p. 201 y en DE VRIES LENTSCH, P. (1983), The right of overflight over strait states and archipelagic states: developments and prospects, *Netherlands Yearbook of International Law*, 14, p. 181. Sobre Indonesia, vide *ibid.*, pp. 180 y ss.; KUSUMAATMADJA, M. (1982), The concept of the Indonesian archipelago, *Indonesian Quarterly*, 10, p. 14 y ss.; HAMZAH, B. A. (1984), Indonesia's archipelagic regime, *Marine Policy*, 8, pp. 30 y ss.; WISNOMOERTI, N. (1987), Indonesia and the law of the sea. En: Park, C. H.; Park, J. K. (ed.s), *Proceedings of the Law of the Sea Institute. The Law of the Sea: Problems from the East Asian Perspective*, Honolulu, pp. 392 y ss.; AGOES, E. R. (1991), Indonesia and the L.O.S. Convention, *Marine Policy*, 15/2, pp. 122-131.

531. Cfr. O'CONNELL, D. P. (1971), Mid-ocean archipelagos in international law, *British Year Book of International Law*, 45, p. 40.

532. Vide los textos de las protestas en WHITEMAN (1965), *Digest of International Law*, 4, pp. 283-291.

533. Texto reproducido en LEIFER, M. (1978). *International Straits of the World: Malacca, Singapore and Indonesia*, op. cit., pp. 202-203.

534. De ahí que resulte extraña la afirmación del profesor alemán R. Wolfrum, de que: "That regulation corresponds in substance with the system on archipelagic sea-lanes as provided for in Article 53 CLOS". Cfr. WOLFRUM, R. (1987), The emerging customary law of marine zones: state practice and the Convention on the Law of the Sea, op. cit., p. 126.

535. Cfr. las declaraciones de prensa del Ministro de Asuntos Exteriores de Indonesia, Sr. Alatas, realizadas junto con el Ministro australiano de Asuntos Exteriores, Sr. Evans, el 25-X-1988 en Jakarta, reproducidas parcialmente en ROTHWELL, D. R. (1990), The Indonesian Straits incident. Transit or archipelagic sea lanes passage?, op. cit., p. 493.

536. TREVES, T. (1990), Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer, op. cit., pp. 144-145.

537. Cfr. las intervenciones de H. Djalal en CLINGAN, T. A. (ed.) (1988), *Proceedings of the Law of the Sea Institute. The Law of the Sea: What Lies Ahead*, Honolulu, pp. 157-159; ROTHWELL, D. R. (1990), The Indonesian Straits incident. Transit or archipelagic sea lanes passage?, op. cit., pp. 505-506.

538. A saber: Cabo Verde, Papúa-Nueva Guinea, Fidji, Santo Tomé y Príncipe, Islas Salomón, Vanuatu, Kiribati, San Vicente y Granadinas, Tuvalu, Mauricio, Antigua y

Barbuda, y Trinidad y Tobago. Sobre la legislación nacional de estos 12 Estados, cfr. supra, nota 349.

**539.** Vide, por ejemplo, el art. 3 del Decreto Ley de 1977 de Cabo Verde, las sec. 2 (1) y 4 de la Ley de 1978 de Fidji, el art. 3 del Decreto Ley de 1978 de Santo Tomé y Príncipe, las sec. 2 (1) y 4 de la Ley de 1978 de las Islas Salomón, la sec. 4 de la Ley de 1981 de Vanuatu, la sec. 5 de la Ley de 1983 de Kiribati, las sec. 2 y 4 de la Ley de 1983 de San Vicente y Granadinas, la sec. 6 de la Ordenanza de 1983 de Tuvalu, las sec. 2 a 4 de la Ley de 1986 de Trinidad y Tobago, etc.

**540.** Vide, por ejemplo, el art. 5 del Decreto Ley de 1977 de Cabo Verde, la sec. 10 (1) de la Ley de 1978 de Fidji, el art. 5 del Decreto Ley de 1978 de Santo Tomé y Príncipe, la sec. 10 (1) de la Ley de 1978 de las Islas Salomón, la sec. 6 (1) de la Ley de 1981 de Vanuatu, la sec. 9 (1) de la Ley de 1983 de Kiribati, las sec. 2 y 10 de la Ley de 1983 de San Vicente y Granadinas, la sec. 11 (1) de la Ordenanza de 1983 de Tuvalu, la sec. 11 de la Ley de 1986 de Trinidad y Tobago, etc.

**541.** El art. 5 del Decreto Ley de 1978 de Santo Tomé y Príncipe es del siguiente tenor: "La République démocratique de Sao Tomé-et-Principe, sans préjudice des dispositions des articles précédents, et en conformité avec les principes du droit international, respecte la liberté de navigation et de survol des détroits ou des couloirs utilisés pour la navigation internationale".

**542.** Cfr. Sec. 9 (1) de la Ley de 1983 de Kiribati y sec. 11 (1) de la Ordenanza de 1983 de Tuvalu.

**543.** Cfr. Sec. 9 (3) de la Ley de 1983 de Kiribati y sec. 11 (3) de la Ordenanza de 1983 de Tuvalu.

**544.** Máxime si se tiene en cuenta que ambos instrumentos normativos son una copia fiel de las Leyes de 1978 de Fidji y de las Islas Salomón, en las que la única variante radica en mencionar expresamente el derecho de paso inocente y no el libre paso.

**545.** Una reproducción literal de esta disposición se encuentra en la sec. 10 (1) de la Ley de 1978 de las Islas Salomón. Sustituyendo la expresión "paso inocente" por la de "libre paso", se reproduce igualmente el tenor de esta disposición en la sec. 9 (1) de la Ley de 1983 de Kiribati y en la sec. 11 (1) de la Ordenanza de 1983 de Tuvalu. Vide igualmente el art. 5 del Decreto Ley de 1977 de Cabo Verde y la sec. 2 de la Ley de 1983 de San Vicente y Granadinas.

**546.** Vide, por ejemplo, la sec. 10 (3) de la Ley de 1978 de Fidji, la sec. 10 (3) de la Ley de 1978 de las Islas Salomón, la sec. 6 (2) de la Ley de 1981 de Vanuatu, la sec. 9 (3) de la Ley de 1983 de Kiribati, las sec. 2 y 12 (2) de la Ley de 1983 de San Vicente y Granadinas, la sec. 11 (3) de la Ordenanza de 1983 de Tuvalu, etc.

**547.** Cfr. la sec. 30 (2) de la Ley de 1986 de Trinidad y Tobago.

**548.** Vide, por ejemplo, la sec. 10 (2) de la Ley de 1978 de Fidji, la sec. 10 (2) de la Ley de 1978 de las Islas Salomón, la sec. 6 (2) de la Ley de 1981 de Vanuatu, la sec. 9 (2) de la Ley de 1983 de Kiribati, las sec. 12 (1) y 15 de la Ley de 1983 de San Vicente y Granadinas, la sec. 11 (2) de la Ordenanza de 1983 de Tuvalu, etc.

**549.** Vide, por ejemplo, la sec. 10 (4) de la Ley de 1978 de Fidji, la sec. 10 (4) de la Ley de 1978 de las Islas Salomón, la sec. 15 de la Ley de 1981 de Vanuatu, la sec. 9 (4) de la Ley de 1983 de Kiribati, la sec. 11 (4) de la Ordenanza de 1983 de Tuvalu, etc.

**550.** Vide supra, epígrafe VI.1.1.2.

551. Vide supra, epígrafe anterior.

552. Vide, entre otras, la Ley nº 15/1984, de 12-XI-1984, sobre el mar territorial y la zona económica exclusiva de la República de Guinea Ecuatorial, art. 7-1 (reproducida en *B.D.M.*, 6, p. 20 y en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., p. 51); el Decreto nº 85/185, de 6-II-1985, que reglamenta el paso de buques extranjeros por aguas territoriales francesas, art. 3.1 (ibid., p. 36; y *B.D.M.*, 6, p. 14); la Ley nº 24 de 1986 sobre las aguas archipelágicas y la zona económica exclusiva de Trinidad y Tobago, sec. 12, 1) (*B.D.M.*, 9, p. 9); la Ley de 8-VII-1987 sobre los espacios marinos de la República Popular de Bulgaria, art. 19.2 (*B.D.M.*, 13, p. 12); la Ley de 23-VII-1987 relativa al mar costero y la plataforma continental de Yugoslavia, art. 17.2 (*B.D.M.*, 18, p. 17); La Ley de 7-VIII-1990 relativa al régimen legal de las aguas interiores, mar territorial y zona contigua de Rumanía, art. 9.1 (*B.D.M.*, 19, p. 12); la Ley de 24-I-1992 referente al mar territorial, las aguas interiores y la zona económica exclusiva de Belice y a asuntos conexos, sec. 12, 2, a) (*B.D.M.*, 21, p. 11); La Ley de 25-II-1992 sobre el mar territorial y la zona contigua de China, art. 8.1 (*B.D.M.*, 21, p. 26); la Ley referente a las zonas marítimas y a la administración marítima de la República de Polonia, de 21-III-1991, art. 8 (*B.D.M.*, 21, p. 73); la Ley nº 8.617, de 4-I-1993, sobre el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de Brasil, art. 3.1 (*B.D.M.*, 23, p. 15); la Ley de 2-V-1993 sobre las áreas marinas de la República Islámica del Irán en el Golfo Pérsico y en el Mar de Omán, art. 5 (*B.D.M.*, 24, p. 11); etc.

553. Por ejemplo, FROMAN (1984), *Uncharted Waters: Non-innocent Passage of Warships in the Territorial Sea*, *San Diego Law Review*, 1984, p. 659, considera que: "even if the new convention never entered into force, the list still would be important as a consensus of nations regarding the nature of innocent passage and the specific acts which render passage non-innocent". Más tajante es la opinión de CLINGAN, Jr. (1984), *An Overview of Second Committee Negotiations in the Law of the Sea Conference*, *Oregon Law Review*, 1984, p. 64, quien afirma que el catálogo del art. 19.2 "is little more than a codification of principles that had been fairly well understood and applied over the years" y la de CHURCHILL, R. R.; LOWE, A. V. (1985), *The Law of the Sea*, op. cit., p. 67, al sustentar que: "the list of 'protected interests' appears to be little more than an express statement of the protected interests which were implicit in the 1958 obligation to conduct passage in accordance with 'these articles and other rules of international law'."

554. GIDEL, G. (1934), *Le Droit International Public de la Mer, Le Temps de Paix; Vol. 3: La Mer Territoriale et la Zone Contigüe*, p. 286.

555. Vide, por ejemplo, el art. 5.2 de la Ley nº 3037 de 1977 de la República de Corea (reproducida en UN. ST/LEG/SER.B/19, pp. 96-97); el art. 6 de la Ley nº 45 de 1977 sobre el mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental y otras zonas marítimas de Yemen Democrático, (ibid., p. 23); o el art. 11 de la Ley nº 17 de 1978 sobre la extensión del mar territorial de Granada (CHURCHILL, R. R. et al. (ed.) (desde 1973), *New Directions in the Law of the Sea*, vol. 8, op. cit., p. 31).

556. Un ejemplo claro de reproducción literal de este artículo es la Ley de 8-VII-1987 sobre los espacios marinos de la República Popular de Bulgaria, art. 20 (reproducido en *B.D.M.*, 13, pp. 12-13 y en NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. Nº 2*, op. cit., pp. 9-10); o la Ley referente a las zonas marítimas y a la administración marítima de la República de Polonia, de 21-III-1991, art. 9 (*B.D.M.*, 21, pp. 73-74).

557. Una reproducción casi literal de este artículo se puede encontrar en: la Ley nº

15/1984 de 12-XI-1984 sobre el mar territorial y la zona económica exclusiva de la República de Guinea Ecuatorial, pues en su art. 7.2, c) unifica los incisos c) y d) del art. 19.2 del Convenio de 1982; en su art. 7.2, d) unifica los supuestos e) y f) del art. 19.2 del Convenio de 1982; y en su art. 7.2, g) unifica los incisos i) y j) del art. 19.2 del Convenio de 1982 (reproducida en *B.D.M.*, 6, p. 20 y en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., p. 51). El Decreto nº 85/185 de 6-II-1985 que reglamenta el paso de buques extranjeros por las aguas territoriales francesas, únicamente se desvía del art. 19.2 del Convenio de 1982 en que su art. 3.2.7 habla de las leyes y reglamentos "en vigencia" en lugar de especificar las materias como sucede en el art. 19.2, g) del Convenio de 1982 y en que el art. 3.2.8 suprime la expresión "contrario a esta Convención" del art. 19.2, h) del Convenio de 1982 (reproducido en *ibid.*, pp. 36-37 y en *B.D.M.*, 6, pp. 14-15). En la Ley nº 6 de 18-VII-1984 de las áreas marítimas de Santa Lucía, la sec. 15 (1), e) refunde los incisos e) y f) del art. 19.2 del Convenio de 1982 y en su sec. 15 (1), g) se habla de cualquier acto intencionado de contaminación calculado o no para causar daño o lesiones a Santa Lucía, sus recursos o su medio marino (SMITH, R. W. (1986) *Exclusive Economic Zone Claims. An Analysis and Primary Documents*, Martinus Nijhoff Pub., p. 390). Por su parte, la única variante que introduce la Ley yugoslava de 23-VII-1987 relativa al mar costero y la plataforma continental, en su art. 18, 8), es la de hablar de actos de contaminación intencional y grave del mar "o de sus proximidades" (*B.D.M.*, 18, p. 18). Desviaciones mayores se encuentran en la Ley de 7-VIII-1990 relativa al régimen jurídico de las aguas interiores, mar territorial y zona contigua de Rumanía, pues en su art. 9.2, inciso f) añade la mención de "buzos, submarinos, otros vehículos submarinos o cualesquiera otras instalaciones que permitan llevar a cabo investigaciones submarinas"; en el inciso g) habla de "leyes y reglamentos vigentes", en lugar de enumerar las materias legales; en el inciso h) incluye a la atmósfera en los supuestos de contaminación; el inciso j) introduce la investigación arqueológica; y el inciso k) exige que lo que interfiera los sistemas de comunicación u otros sea cualquiera "actividad realizada en contravención de los reglamentos internacionales en la esfera de las comunicaciones por radio" (*B.D.M.*, 19, p. 12). Por su parte, la Ley de 24-I-1992 referente al mar territorial, las aguas interiores y la zona económica exclusiva de Belice y a asuntos conexos, en su art. 11.2, e) unifica los incisos e) y f) del art. 19.2 del Convenio de 1982, mientras que su art. 11.2, g) se distancia más del art. 19.2, h) del Convenio de 1982, pues junto a los actos de contaminación intencionales y graves, incluye a los potencialmente graves (*B.D.M.*, 21, pp. 10-11); etc.

**558.** Una selección de los supuestos mencionados en el art. 19.2 del Convenio de 1982 se puede encontrar en: la Ley de 24-XI-1982 sobre la frontera del Estado de la U.R.S.S., art. 16 (explotación de recursos vivos, investigación y prospección), así como en el Decreto de 28-II-1984 del Presidium del Sóviet Supremo de la U.R.S.S. sobre la zona económica de la U.R.S.S., arts 12-15 (contaminación del medio marino) (reproducidos respectivamente en *B.D.M.*, 4, pp. 28 y 36-37, y en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 116 y 124-125); o en la Orden 25/1985, de 23-IV-1985, por la que se aprueban las normas para las escalas de buques de guerra extranjeros en puertos o fondeaderos españoles y su paso por el mar territorial español en tiempo de paz, art. 11-2 ("... no podrán: detenerse; arriar embarcaciones; poner en vuelo aeronaves; efectuar maniobras, ejercicios, trasvases o traslados de cualquier clase, ni realizar trabajos hidrográficos u oceanográficos") (vide *B.O.E. de 14-V-1985*).

**559.** Sería el caso, por ejemplo, de la Ley nº 3/85 de 17-V-1985 sobre la delimitación del mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de Guinea-Bissau (*B.D.M.*, 7, pp. 35-36 y NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar*.

*Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 46 y ss.); la Ordenanza nº 85-013 por la que se determinan los límites de las zonas marítimas de la República Democrática de Madagascar, de 16-IX-1985 (*B.D.M.*, 7, pp. 52 y ss. e *ibid.*, pp. 65 y ss.); la Ley sobre el mar territorial y la zona económica exclusiva de 1989 de Tanzania (*B.D.M.*, 13, pp. 38 y ss. y NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. N.º 2*, op. cit., pp. 71 y ss.); la Ley nº 3 de 1990 sobre el mar territorial y la zona económica exclusiva de Namibia, de 30-VI-1990 (*B.D.M.*, 16, pp. 19 y ss.); etc.

**560.** Vide, por ejemplo, el art. 1 del Decreto Real de 10-II-1981 relativo al mar territorial, la plataforma continental y la zona económica exclusiva de Omán (*B.D.M.*, 1, p. 33 y NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., p. 83); el art. 29 de la Ley Federal del Mar de México de 8-I-1986 (*B.D.M.*, 7, p. 68 e *ibid.*, p. 75); el art. 6 de la Ley nº 23 de 1981 sobre las zonas marítimas de Vanuatu (*B.D.M.*, 1, p. 67 e *ibid.*, p. 131); el art. 5 de la Ordenanza 88-120, de 31-VIII-1988, por la que se establecen los límites y el régimen jurídico del mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de la República Islámica de Mauritania (*B.D.M.*, 13, p. 36 y NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. N.º 2*, op. cit., p. 35); el Decreto nº 40 de 1992 por el que se define la anchura del mar territorial y la zona económica exclusiva del Estado de Qatar, de 16-IV-1992, art. 2 (*B.D.M.*, 23, p. 20); etc.

**561.** Vide, por ejemplo, el art. 5 de la Ley nº 85-14, de 25-II-1985, sobre la delimitación del mar territorial, la zona contigua y la plataforma continental del Senegal (*B.D.M.*, 7, p. 81 y NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., p. 109); el art. 2.1 de la Ley (de delimitación) de las zonas marítimas de Ghana de 1986 (*B.D.M.*, 8, p. 13 e *ibid.*, p. 42); la Proclama del Presidente de los Estados Unidos de América sobre el mar territorial, de 27-XII-1988 (NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. N.º 2*, op. cit., p. 29 y *B.D.M.*, 12, p. 18); etc. Véase igualmente el punto 1º de la Interpretación uniforme de las normas de derecho internacional que rigen el paso inocente, contenida en la Declaración conjunta de los EE.UU. y la U.R.S.S. de 23-IX-1989 (*B.D.M.*, 14, p. 13).

**562.** Como ocurre con las legislaciones, apenas citadas, de Guinea Ecuatorial, Trinidad y Tobago, Bulgaria, Yugoslavia e Irán.

**563.** Cfr. *B.D.M.*, 14, p. 13.

**564.** Vide NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 36-37 y *B.D.M.*, 6, pp. 14-15.

**565.** Reproducida en *B.O.E.*, de 14 de mayo de 1985.

**566.** Sería el caso, por ejemplo, de las leyes ya citadas de Granada, de la República de Corea, de Antigua y Barbuda, de Santa Lucía y de Belice.

**567.** Reproducida en UN. ST/LEG/SER.B/19, p. 23. El subrayado es nuestro.

**568.** *B.D.M.*, 19, p. 12. El subrayado es nuestro.

**569.** Sobre este incidente, vide ROTHWELL, DONALD R. (1992), Coastal State sovereignty and innocent passage. The voyage of the Lusitania Expresso, *Marine Policy*, 16, pp. 427 y ss.

**570.** El caso emblemático sería el de Irán, pues el art. 6 de su Ley de 2-V-1993 (*B.D.M.*, 24, p. 11) es una reproducción casi literal del art. 19.2 del Convenio de las Naciones

Unidas sobre el Derecho del Mar, debiéndose recordar que, en virtud del art. 1 de esta Ley, la misma se aplica a todo el mar territorial iraní, con mención expresa del Estrecho de Ormuz.

571. Reproducido en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., p. 194 y en *B.D.M.*, 4, p. 64.

572. Vide supra, epígrafe VI.2.3.

573. Reproducida en NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. N° 2*, op. cit., p. 82 y en *B.D.M.*, 9, p. 9.

574. De entre la abundante bibliografía existente sobre este particular, vide los trabajos de BARSEGOV, Y.; SAGIRYAN, A. (1987), US Naval Provocations and International Law, *International Affairs - Moscow*, 3, pp. 113 y ss.; BUTLER, W. E. (1987), Innocent Passage and the 1982 Convention: the Influence of Soviet Law and Policy, *American Journal of International Law*, 81, pp. 331-347; FRANCKX, E. (1987), The USSR Position on the Innocent Passage of Warships through Foreign Territorial Waters, *Journal of Maritime Commerce and Law*, 18, pp. 33-65; el coloquio sobre este particular publicado en *LOS Lieder*, 5, march 1988; FRANCKX, E. (1989), Further steps in the clarification of the Soviet position on the innocent passage of foreign warships through its territorial waters, *Georgia Journal of International and Comparative Law*, 19, pp. 535-539; *ibid.*, (1990), Innocent passage of warships: recent developments in US-Soviet relations, *Marine Policy*, 14/6, pp. 484-490; JUDA, L. (1990), Innocent Passage by Warships in the Territorial Seas of the Soviet Union: Changing Doctrine, *Ocean Development and International Law*, 21, pp. 111-116; IMNADZE, L. B. (1992), Innocent Passage: Russia and its Neighbors, comunicación presentada en el *26th Law of the Sea Institute Annual Conference: "The Law of the Sea: New Worlds, New Discoveries"*, Génova (Italia), 22-VI-1992; etc.

575. Requisito exigido desde el Estatuto de los guardias de la frontera de 1918 y mantenido en los Reglamentos sobre la guardia de la frontera del Estado de 1923, 1927 y 1960. Recuérdese, igualmente, las declaraciones efectuadas al ratificar el Convenio de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua. Debe tenerse también en cuenta que el derecho de paso inocente de los buques mercantes ha sido tradicionalmente reconocido tanto en la legislación como en la práctica soviética.

576. Reproducida en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 111-119; y en *B.D.M.*, 4, pp. 24-30.

577. Una versión inglesa de este Decreto se encuentra en la colección de textos dirigida por BUTLER, W. E. *The U.S.S.R., Eastern Europe and the Development of the Law of the Sea*, Release 86-1 (may 1986), vol. 1, Oceana Publications, London, C2, 1986, pp. 1-13.

578. Según el art. 12, "innocent passage of foreign warships in the territorial waters (territorial sea) of the U.S.S.R. exercised with the aim of traversing the territorial waters (territorial sea), without entering the internal waters or calling at ports of the U.S.S.R., is permitted along sea lanes usually used for international navigation: in the Baltic Sea - along traffic separation schemes in the region of Kypu peninsula (island Hiyumaa) and in the area of Porkkala lighthouse; in the Sea of Okhotsk - along traffic separation schemes in the regions of Cape Aniva (Sakhalin Island) and the Fourth Kuril Strait (islands

Paramushir and Makanrushi); in the Sea of Japan - along traffic separation schemes in the region of Cape Krylon (Sakhalin Island)".

**579.** Sobre el mismo, vide el comentario de BINIAZ, S., presentado en el *26th Law of the Sea Institute Annual Conference: The Law of the Sea: "New Worlds: New Discoveries"*, titulado The U.S. Freedom of Navigation Program, Génova, 22-VI-1992.

**580.** Reproducido en FRANCKX, E. (1990), Innocent passage of warships: recent developments in US-Soviet relations, op. cit., p. 486.

**581.** Reproducida en *B.D.M.*, 14, pp. 12-13.

**582.** El subrayado es nuestro.

**583.** Este artículo, en su versión modificada, fue del siguiente tenor: "Foreign warships in innocent passage through territorial waters (the territorial sea) of the U.S.S.R. for the purpose of traversing the territorial waters (the territorial sea) of the U.S.S.R. without entering into internal waters or calling at ports of the U.S.S.R., use sea lanes or traffic separation schemes in those areas where they are designated or prescribed". Reproducido en *Marine Policy*, 14, p. 490.

**584.** De ahí las dudas suscitadas por el art. 13.2 del Acuerdo entre el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y el Gobierno de la República Popular Democrática de Corea relativo al régimen de la frontera estatal soviético-coreana de 3-IX-1990, que es del siguiente tenor: "Serán culpables de violaciones de la frontera estatal entre la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y la República Popular Democrática de Corea: los buques civiles y de guerra que penetren en las aguas territoriales o interiores sin la autorización de los órganos competentes de las Partes o en violación de las normas establecidas para penetrar en esas aguas" (*B.D.M.*, 22, pp. 12-13).

**585.** Parece que estas dudas no alcanzan a la Federación Rusa, pues el art. 2 de la Ley de 12-XII-1991 del Soviet Supremo de la Federación Rusa dispone que "all the legislative norms of the U.S.S.R. continue to be in force within the territory of Russia provided that they are not at variance with the Constitution and other legislative acts of Russia, until the moment when and if they are replaced by the appropriate new Russian laws which have entered into force". Además, el nuevo proyecto de Ley sobre el mar territorial de Rusia, cuya tramitación parlamentaria se inició a finales de mayo de 1992, está inspirado en este punto tanto en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar de 1982, como en la Declaración conjunta de los Estados Unidos y de la Unión Soviética de 23-IX-1989. Sobre estos aspectos, vide IMNADZE, L. B. (1992), Innocent passage: Russia and its neighbors, op. cit., pp. 2 y 11. Sin embargo, el que fuera Presidente de la Asociación soviética del derecho del mar, *Profesor Anatoly L. Kolodkin*, mencionó que uno de los primeros actos internacionales de Letonia como Estado de reciente independencia, consistió en denegar el derecho de paso inocente por su mar territorial a un buque de guerra soviético. Vide su intervención en el turno de preguntas del *26th Law of the Sea Institute Annual Conference. "The Law of the Sea: "New Worlds, New Discoveries"*, Génova, 22-VI-1992.

**586.** Vide supra, epígrafe V.3.1.

**587.** Vide las declaraciones del Sultanato de Omán (*B.D.M.*, 14, p. 8) y de Yemen Democrático (*B.D.M.*, 10, p. 8).

**588.** Vide las declaraciones de Egipto (*B.D.M.*, 3, p. 13) y Yugoslavia (*B.D.M.*, 8, p. 9).

**589.** Cuando el 20-V-1993, Malta ratificó el Convenio de 1982 sobre el derecho del mar, formuló una serie de declaraciones entre las que se lee la siguiente: "El ejercicio del

derecho de paso inocente de los buques de guerra por el mar territorial de otros Estados debe percibirse también como pacífico. Se dispone fácilmente de medios de comunicación efectivos y rápidos, lo que hace que la notificación previa del ejercicio del derecho de paso inocente de los buques de guerra resulte razonable y no sea incompatible con la Convención. Algunos Estados requieren ya tal notificación. Malta se reserva el derecho a legislar sobre esa cuestión" (*B.D.M.*, 23, p. 5).

590. Vide las declaraciones de Cabo Verde (*B.D.M.*, 10, p. 8).

591. Reproducido en *British Year Book of International Law*, 1991, pp. 627-632. Los Estados que exigían cualquiera de estos dos requisitos son los siguientes: Albania, Antigua y Barbuda, Argelia, Bangladesh, Barbados, Brasil, Bulgaria, Burma, Corea del Norte, Corea del Sur, Dinamarca, Egipto, Finlandia, Guinea Ecuatorial, Granada, Guyana, India, Irán, Libia, Maldivas, Malta, Mauricio, Nicaragua, Nigeria, Pakistán, Polonia, República Popular China, Rumanía, San Vicente y Granadinas, Somalia, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Siria, Turquía, Vietnam y Yemen.

592. Cfr. TREVES, T. (1990), *Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer*, op. cit., pp. 119-120.

593. En este sentido, se puede recordar la declaración del Ministerio de Relaciones Exteriores de Tailandia, de 22-II-1993, en la que se afirma lo siguiente: "1. Con arreglo a las normas bien establecidas del Derecho Internacional consuetudinario y a la práctica de los Estados, que han sido reconocidas y codificadas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, los buques de todos los Estados tienen el derecho de paso inocente por el mar territorial, el derecho de paso en tránsito por los estrechos utilizados para la navegación internacional y gozan de la libertad de navegación en la zona económica exclusiva de otro Estado; 2. Todos los buques extranjeros, incluidos los buques de guerra, los buques mercantes y las embarcaciones de pesca, pueden ejercer dichos derechos y libertades sin necesidad de notificarlo previamente al Estado ribereño interesado, ni de obtener su permiso, aprobación o consentimiento previos en relación con el paso previsto; 3. Por consiguiente; cualesquiera leyes y reglamentos que tiendan a restringir los mencionados derechos y libertades son contrarios a las normas del Derecho Internacional consuetudinario y, además, incompatibles con las obligaciones asumidas por los Estados interesados cuando firmaron la Convención de 1982 ...". Reproducida en *B.D.M.*, 23, p. 95.

594. Cfr. *Boletín Oficial del Estado núm. 115, de 14-V-1985*, pp. 13.761 y ss. Sobre esta Orden, vide el trabajo de DIEZ-HOCHLEITNER, J. (1986), Régimen de navegación de los buques de guerra extranjeros por el mar territorial español y de sus escalas en puertos españoles, *Revista Española de Derecho Internacional*, 1986, pp. 543 y ss. En rigor, esta disposición no ha hecho más que mejorar el estilo del art. 8.1 de la Orden de 27-III-1958, sobre visitas de buques de guerra extranjeros a puertos españoles y tránsito por aguas jurisdiccionales, que afirmaba lo siguiente: "Con arreglo a las normas consuetudinarias del Derecho Internacional Marítimo, no se requiere autorización especial para el tránsito por las aguas jurisdiccionales españolas. Los buques de guerra que naveguen por ellas deberán ostentar, de forma bien visible, el pabellón de su nación, y los submarinos deberán hacer el tránsito en superficie". Sobre la postura del Reino Unido, vide la respuesta, de fecha de 9-XII-1986, a una pregunta parlamentaria que dió el sub-secretario de Estado del Foreign Office, en: *British Year Book of International Law*, 57, p. 579.

595. Si bien la Ley de la República Democrática Alemana de 1982, reguló conjuntamente el paso de buques de guerra extranjeros por su mar territorial, con su entrada en las aguas interiores y puertos de este Estado, exigiendo en todos los casos la autorización

previa, el art. 2 de la Ley de 28-XII-1984 reguló específicamente el paso de tales buques por su mar territorial, desapareciendo tal requisito.

596. La Ley de 8-VII-1987 sobre los espacios marinos de la República Popular de Bulgaria ya no exige la autorización previa para que los buques de guerra extranjeros naveguen su mar territorial. Ley reproducida en *B.D.M.*, 13, pp. 8 y ss.

597. Cfr. CATALDI, G. (1990), *Il passaggio delle navi straniere nel mare territoriale*, op. cit., pp. 232-233.

598. Los arts 14 y 15 de la Ley nº 18 sobre el mar territorial de 1982 de Antigua y Barbuda y los arts 10.2 y 11.2 de la Ley de 1983 sobre áreas marítimas de San Vicente y Granadinas, exigen la autorización previa del Estado ribereño para el paso inocente de los buques de guerra extranjeros por sus mares territoriales. Reproducidas respectivamente en SMITH, R. W. (1986), *Exclusive Economic Zones Claims. An Analysis and Primary Documents*, op. cit., pp. 62 y ss., y 399 y ss. Lo mismo exige el art. 6.2 de la Ley de 25-II-1992 sobre el mar territorial y la zona contigua de China (*B.D.M.*, 21, p. 26) y el art. 9 de la Ley de 2-V-1993 sobre las áreas marinas de la República Islámica del Irán en el Golfo Pérsico y en el Mar de Omán (*B.D.M.*, 24, p. 12).

599. Vide el art. 2 de la Ley de Colombia nº 10 de 4-VIII-1978 (reproducida en *ibid.*, p. 99); el art. 180 de la Ley nº 78-043 de 28-II-1978 de Mauritania (*ibid.*, p. 282); el art. 10 de la Ley nº 32 de 1979 sobre delimitación de las aguas marinas de las Islas Salomón (*ibid.*, p. 415); el art. 10 de la Ley nº 26 de 1981 de Dominica (*ibid.*, p. 116); el art. 10 de la Ley de las Islas Fidji (*ibid.*, p. 132); el art. 9 de la Ley nº 7 sobre zonas marinas de 1983 de Kiribati (*ibid.*, p. 247); el art. 11 de la Orden (Declaración) de zonas marinas de 1983 de Tuvalu (*ibid.*, p. 462); el art. 16 de la Ley de 1984 sobre áreas marítimas de Santa Lucía (*ibid.*, p. 391); el art. 5 de la Ordenanza 88-120, de 31-VIII-1988 de la República Islámica de Mauritania (*B.D.M.*, 13, p. 36); el art. 3.3 de la Ley nº 23.968 de 14-VIII-1991 de Argentina (*B.D.M.*, 20, p. 20).

600. Por ejemplo, el art. 5 de la Ley nº 85-14, de 25-II-1984, sobre la delimitación del mar territorial, la zona contigua y la plataforma continental del Senegal, reproducida en *B.D.M.*, 7, p. 81, así como el art. 2.1 de la Ley (de delimitación) de zonas marítimas de Ghana de 1986 (*B.D.M.*, 8, p. 13).

601. Cfr. el art. 5 de la Ley 52/AN/78 de Djibouti (en SMITH, R. W. (1986), *Exclusive Economic Zones Claims, An Analysis and Primary Documents*, op. cit., p. 112); el art. 6 de la Ley nº 23 de 1981 sobre las zonas marítimas de Vanuatu (*ibid.*, p. 473 y *B.D.M.*, 1, pp. 67-68); el art. 6 de la Ley nº 15 de 12-XI-1984 de Guinea Ecuatorial (*ibid.*, p. 125 y *B.D.M.*, 6, p. 19); el art. 29 de la Ley Federal del Mar, de 8-I-1986, de México (*B.D.M.*, 7, p. 68).

602. Por ejemplo, la sec. 3 (1) de la Orden de 27-II-1976 reguladora de la admisión de buques de guerra y aviones militares extranjeros en territorio danés en tiempo de paz, establece que: "Foreign warships shall enjoy the right of innocent passage through the territorial sea subject to advance notification being given through diplomatic channels", reproducida en UN. ST/LEG/SER.B/19, p. 143. Vide igualmente el art. 4 de la Noticia Real nº 366 de 3-VI-1966, relativa a la admisión en territorio sueco de buques de guerra y aviones militares extranjeros, reproducida en UN. ST/LEG/SER.B/15, p. 160.

603. El requisito de la notificación previa se exige en el art. 17.3 de la Ley de 23-VII-1987 relativa al mar costero y la plataforma continental de Yugoslavia, (reproducida en *B.D.M.*, 18, p. 17); por otra parte, la autorización previa del Estado ribereño ha vuelto a aparecer en el art. 21 de la Ley, de 7-VIII-1990, relativa al régimen jurídico de las aguas in-

teriores, mar territorial y zona contigua de Rumanía (vide *B.D.M.*, 19, p. 14). Esta resistencia a reconocer el carácter consuetudinario e incondicionado del derecho de paso inocente de los buques de guerra extranjeros, se ha vuelto a hacer patente recientemente al reconocerlo Lituania bajo condición de reciprocidad. Así, cuando el 31 de enero de 1992 Lituania se adhirió al Convenio de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, formuló la siguiente declaración: "Al adherirse a la Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, el Gobierno de la República de Lituania declara establecido el procedimiento de autorización del paso de buques de guerra extranjeros por sus aguas territoriales para los buques de guerra de los Estados que hayan establecido el procedimiento de autorización del paso de buques de guerra extranjeros por sus aguas territoriales". Reproducido en *B.D.M.*, 21, p. 107.

604. La Ley de 1976 sobre el mar territorial, plataforma continental, zona económica exclusiva y otras zonas marítimas de la India, en su sec. 4 dispone lo siguiente: "(1) Without prejudice to the provisions of any other law for the time being in force, all foreign ships (other than warships including submarines and other underwater vehicles) shall enjoy the right of innocent passage through the territorial waters; (2) Foreign warships including submarines and other underwater vehicles may enter or pass through the territorial waters after giving prior notice to the Central Government", reproducida en UN. ST/LEG/SER.B/19, p. 48.

605. China, desde el art. 1 de las Medidas provisionales, de 19-X-1946, relativas a la entrada de los buques de guerra extranjeros en los puertos y mar territorial chino (reproducidas en UN. ST/LEG/SER.B/6, p. 367), ha exigido el requisito de la autorización previa, tal y como el 4-IX-1958 confirmó la Declaración sobre el mar territorial de la República Popular de China (reproducida en *Revue Générale de Droit International*, 1958, pp. 673 y ss. Vide al respecto JIN, S. (1989), *The question of innocent passage of warships after UNCLOS III*, op. cit., pp. 59 y ss. Más recientemente, esta actitud ha vuelto a ser recogida en el art. 6.2 de la Ley de 25-II-1992 sobre el mar territorial y la zona contigua de China (*B.D.M.*, 21, p. 26).

606. Con anterioridad a 1982, esta tendencia era constatable en la legislación de un número bastante reducido de Estados. Vide, por ejemplo, la Ley española nº 25/1964, de 29 de abril, reguladora de la energía nuclear, capítulo X, que en su art. 70 considera como una excepción al derecho de "tránsito inocente" el paso por aguas jurisdiccionales de los buques nucleares, exigiendo en el art. 74.1 el requisito de la autorización previa. Sobre este particular, vide GONZALEZ CAMPOS, J. D. (1975) *La navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos*, op. cit., pp. 363 y ss.. Vide igualmente la Ley 52/An/78 de Djibouti, en vigor desde el 9-I-1979, en cuyo art. 7 exige la notificación previa para el paso de este tipo de buques. Reproducida en SMITH, R. W. (1986), *Exclusive Economic Zone Claims. An Analysis and Primary Documents*, op. cit., p. 112.

607. Reproducida en *B.D.M.*, *Número extraordinario 1*, p. 3.

608. Una declaración similar formuló Yemen en el momento de la firma del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (cfr. *B.D.M.*, 1, p. 18 y *B.D.M.*, 5, pp. 25 y 40) y en el momento de la ratificación hicieron lo propio tanto Yemen Democrático (*B.D.M.*, 10, p. 8 y NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. N° 2*, op. cit., p. 102), como el Sultanato de Omán (*B.D.M.*, 14, p. 8). La opinión de que el paso de estos buques debe someterse, no al requisito de la autorización previa, sino al de la notificación previa, ha sido recogida, por ejemplo, en las declaraciones formuladas por Malta al ratificar el Convenio de 1982, en las que se lee que: "Malta opina también que tal requisito de notificación es necesario respecto

de los buques de propulsión nuclear o los buques que transporten sustancias nucleares u otras intrínsecamente peligrosas o nocivas. Además, no se permitirá la entrada de esos buques en las aguas interiores de Malta sin la autorización necesaria" (B.D.M., 23, p. 5).

609. En una declaración formulada en ejercicio del derecho de respuesta, la delegación de Italia afirmó, el 7-III-1983, lo siguiente: "En cuarto lugar, no se puede interpretar que disposición alguna de la Convención, que en esta materia corresponde al derecho internacional consuetudinario, confiera al Estado ribereño el derecho de subordinar al previo consentimiento o notificación el paso inocente de determinadas categorías de buques extranjeros". Cfr. *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, vol. 17, op. cit., p. 248. Declaración que Italia repitió al firmar el Convenio de 1982 (B.D.M., 4, pp. 12-13 y B.D.M., 5, pp. 15-16 y p. 39). Vide, igualmente, la intervención de la delegación del Reino Unido, de 8-XII-1982, en las sesiones finales de la IIIª Conferencia (cfr. *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, vol. 17, op. cit., p. 81, para. 200), así como los puntos 1 y 2 de la Interpretación uniforme, alcanzada por los Estados Unidos y la Unión Soviética el 23-IX-1989, de las normas de Derecho Internacional que rigen el paso inocente (B.D.M., 14, pp. 12-13).

610. La pretensión de Yemen, por ejemplo, fue protestada por los Estados Unidos mediante una nota de fecha 5-X-1986, del siguiente tenor: "The 1982 Law of the Sea Convention, which represents customary law in this regard, permits no such restriction. Indeed, it provides in article 19 a comprehensive list of activities which shall be considered to be inconsistent with the exercise of the right of innocent passage. This exhaustive list of proscribed activities does not expressly or implicitly permit the exercise of that right to be preconditioned upon prior authorization or even notification. Further, it cannot legally be maintained that the lack of authorization or notification has any bearing on passage within the meaning of article 19 (2) (1). Nor is the competence claimed by the Government of the Yemen Arab Republic justified under article 21 (1). The United States wishes to point out that there is no justification whatever for distinguishing, for these purposes, between nuclear-powered ships and other ships".

611. Vide TREVES, T. (1990), Codification du droit international pratique des Etats dans le droit de la mer, op. cit., pp. 121 y ss.

612. El texto de este Tratado puede consultarse en B.D.M., 6, pp. 24-39 y en NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 202-216. Vide igualmente el trabajo de SUTHERLAND, W. (1986), The Southern Pacific Nuclear Free Zone Treaty, *International Journal of Estuarine and Coastal Law*, 1, pp. 220 y ss. Este Tratado entró en vigor el 11-XII-1986. Vide al respecto B.D.M., 9, pp. 68-69.

613. El texto de este Convenio puede consultarse en: PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE, *Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación. Acta final*, 73 pp.; B.D.M., 14, pp. 39-84; *International Legal Materials*, 28, pp. 657 y ss. Vide los trabajos publicados en el número monográfico dedicado a este Convenio en *Marine Policy*, 14/3, 300 pp., así como las comunicaciones presentadas en el curso "Los desechos industriales, tóxicos y peligrosos: problemas internacionales", organizado por la Universidad Internacional Menéndez y Pelayo en Valencia, del 2-6-VII-1990. Vide también VAN DER MENSBRUGGHE, Y. (1990), La Convention de Bâle du 22 mai 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, *Droit européen des transports*, 25, pp. 267-277.

614. Obsérvese que el plazo de 60 días para responder por escrito, previsto en el art. 6.4, únicamente rige para los Estados de tránsito. En consecuencia, la respuesta escrita del Estado de importación, en virtud del art. 6.2, no está sometida a ningún plazo.

615. Las declaraciones de los Estados efectuadas al firmar el Acta Final están reproducidas en la publicación del Convenio de Basilea y de su Acta Final realizada por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. Vide las declaraciones formuladas por estos Estados en *ibid.*, pp. 18 y 29.

616. *Ibid.*, pp. 26, 27, 30, 32 y 34, respectivamente. Así, por ejemplo, en la declaración de Venezuela se lee lo siguiente: "Venezuela encuentra que el Convenio que hemos adoptado protege adecuadamente sus derechos soberanos, como Estado ribereño sobre las zonas sometidas a su jurisdicción nacional, incluidos su mar territorial, su zona económica exclusiva y plataforma continental, y en lo pertinente, el espacio aéreo suprayacente. También deja a salvo el Convenio el ejercicio en esas zonas de su competencia normativa y administrativa destinada a proteger y preservar el medio ambiente y sus recursos naturales en conformidad con el Derecho Internacional, y en particular el derecho del mar".

617. *Ibid.*, p. 31.

618. *Ibid.*, p. 21.

619. *Ibid.*, pp. 19 y 35, respectivamente.

620. Vide las declaraciones, formuladas en el momento de la firma del Convenio de Basilea, por la República Federal de Alemania y el Reino Unido, reproducidas en: NATIONS UNIES (1990), Doc. ST/LEG/SER.E/8: *Traités multilatéraux déposés auprès du Secrétaire général. Etat au 31 décembre 1989*, New York, pp. 885 y 886 respectivamente. Vide la objeción de Italia a las declaraciones de los países sudamericanos antes citada.

621. Cfr. TREVES, T. (1990), *Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer*, op. cit., pp. 123-124.

622. En una nota de 18-II-1988, anterior en consecuencia a la celebración del Convenio de Basilea, Haití afirmó lo siguiente: "Por la presente se notifica a las compañías navieras, propietarios y explotadores de buques de cualquier tonelaje que queda terminantemente prohibida la entrada a los puertos, las aguas territoriales y la zona económica exclusiva de Haití a todo buque que transporte desechos, basura, residuos o cualquier otro material que pueda poner en peligro la salud de la población del país y contaminar el medio ambiente marino, aéreo y terrestre". Reproducida en *B.D.M.*, 11, p. 12. Más recientemente, por ejemplo, la Ley de 2-V-1993 sobre las áreas marinas de la República Islámica del Irán en el Golfo Pérsico y en el Mar de Omán, en su art. 9 expresamente califica como de excepción al paso inocente, quedando en consecuencia sometidos al requisito de la autorización previa, el paso de buques o de cualquier objeto flotante de propulsión nuclear o que transporte sustancias nucleares u otras sustancias peligrosas o nocivas para el medio ambiente. Cfr. *B.D.M.*, 24, p. 12.

623. Sería el caso, por ejemplo, del art. 24 de la Ley de 8-VII-1987 sobre los espacios marinos de la República Popular de Bulgaria (*B.D.M.*, 13, pp. 8-30 y NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*. N<sup>o</sup> 2, op. cit., pp. 5-27); y del art. 8.2 de la Ley de 25-II-1992 sobre el mar territorial y la zona contigua de China (*B.D.M.*, 21, p. 26). Por su parte, el art. 20.2 de la Ley de 23-VII-1987 relativa al mar costero y la plataforma continental de Yugoslavia especifica que cuando esta categoría de buques ejerza el derecho de paso inocente por el mar territorial yugoslavo "deberán utilizar los sistemas de rutas designados por un reglamento especial" (*B.D.M.*,

18, pp. 10-25). Finalmente, si bien el art. 12 de la Ley de 7-VIII-1990 relativa al régimen jurídico de las aguas interiores, mar territorial y zona contigua de Rumanía reproduce literalmente el tenor del art. 23 del Convenio de 1982, el art. 10 de esta Ley prohíbe la entrada en el mar territorial rumano de los buques que transporten "mercancías o productos prohibidos por las leyes de Rumanía", sin especificar cuáles son tales mercancías y productos (B.D.M., 19, pp. 9-20).

624. Este supuesto más frecuente se encuentra en la Ley nº 23 de 1981 sobre las zonas marítimas de Vanuatu (B.D.M., 1, pp. 64-73 y NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 128-136); Decreto Real de 10-II-1981 relativo al mar territorial, la plataforma continental y la zona económica exclusiva del Sultanato de Omán (ibid., pp. 83-86 y B.D.M., 1, pp. 33-34); Ley de la U.R.S.S., de 24-XI-1982, sobre la frontera del Estado soviético (B.D.M., 4, pp. 24-30 y NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 111-118); Ley nº 15, de 12-XI-1984, sobre el mar territorial y la zona económica exclusiva de la República de Guinea Ecuatorial (ibid., pp. 50-54 y B.D.M., 6, pp. 19-22); Decreto nº 85, de 6-II-1985, que reglamenta el paso de buques extranjeros por aguas territoriales francesas (B.D.M., 6, pp. 14-15 y NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 36-38); Ley nº 85-14, de 25-II-1985, sobre la delimitación del mar territorial, la zona contigua y la plataforma continental del Senegal (ibid., pp. 109-110 y B.D.M., 7, pp. 81-82); Ley Federal del mar de México, de 8-I-1986 (B.D.M., 7, pp. 63-75 y NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 69-82); Ordenanza 85-013, de 16-IX-1985, por la que se determinan los límites de las zonas marítimas de la República Democrática de Madagascar (ibid., pp. 65-68 y B.D.M., 7, pp. 52-55); Ley de 1986 de delimitación de las zonas marítimas de Ghana (NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, op. cit., pp. 42-44 y B.D.M., 8, pp. 14-15); Ley de 1989 sobre el mar territorial y la zona económica exclusiva de la República Unida de Tanzania (B.D.M., 13, pp. 38-44 y NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados. Nº 2*, op. cit., pp. 71-78); Ordenanza 88-120, de 31-VIII-1988, por la que se establecen los límites y el régimen jurídico del mar territorial, la zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental de la República Islámica de Mauritania (ibid., pp. 35-36 y B.D.M., 13, pp. 36-37); Ley nº 3, de 30-VI-1990, sobre el mar territorial y la zona económica exclusiva de Namibia (B.D.M., 16, pp. 19-23); etc.

625. Un ejemplo de esta progresiva toma de conciencia medioambiental estaría representada por los artículos 111 y 112 de la Ley española nº 27/1992, de 24-XI-1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, publicada en B.O.E. de 25-XI-1992 y reproducida en B.D.M., 24, pp. 17 y ss. Según esta Ley, "a efectos de prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido, el Gobierno podrá prohibir, restringir o condicionar la navegación de determinada categoría de buques civiles" en el mar territorial. Asimismo, "a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y de prevenir la contaminación del medio marino" las autoridades españolas competentes podrán "visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, iniciar procedimientos judiciales y, en general, adoptar las medidas que se estimen necesarias respecto de los buques que vulneren o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos". Sobre este particular, vide DE YTURRIAGA BARBERAN, J. A. (1993), *Ambitos de soberanía en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Una perspectiva española*, op. cit., pp. 185-186.



## **BIBLIOGRAFIA**



## 1. FUENTES PRIMARIAS

### I. REPERTORIOS DE TRATADOS INTERNACIONALES Y DE LEGISLACIONES NACIONALES

#### I.1. Repertorios generales de tratados internacionales y de legislaciones nacionales.

DEAK, F.; JESSUP, P. C. (1939) *Neutrality Laws, Regulations and Treaties*, vol. 2.

GREAT BRITAIN, *British and Foreign State Papers*.

AMERICAN SOCIETY OF INTERNATIONAL LAW, *International Legal Materials*, desde 1970.

PARRY, C. (1969), *Consolidated Treaty Series*, (1648-1862), 124 vol.s, Nueva York.

MARTENS, *Nouveau Recueil Général des Traités*, 41 vol.s, Leipzig, 1901-1944.

LEAGUE OF NATIONS, *Treaty Series. Publication of Treaties and International Engagements Registered with the Secretariat of the League of Nations/Recueil des Traités et des engagements internationaux enregistrés par le Secrétariat de la Société des Nations*, 205 vol.s, 1920-1943.

COLLIARD, C. A.; MANIN, A. (1970), *Droit International et Histoire Diplomatique*, Ed. Montchrestien, París, 2 vol.s.

UNITED NATIONS, *United Nations Treaty Series/Recueil des Traités des Nations Unies*. Publicación desde 1946.

UNITED NATIONS, *Multilateral Treaties in respect of which the Secretary-General performs Depositary Functions*, Doc. ST/LEG/SER.D. Publicado desde 1968 hasta 1979.

UNITED NATIONS, *Multilateral Treaties deposited with the Secretary General*, Doc. ST/LEG/SER.E. Publicación anual desde 1981.

## I.2. Repertorios de tratados internacionales y de legislaciones nacionales sobre el Derecho del Mar.

### I.2.1. Repertorios oficiales.

NACIONES UNIDAS, OFICINA DE ASUNTOS OCEANICOS Y DEL DERECHO DEL MAR *Boletín del Derecho del Mar*, Nueva York. Publicación periódica desde 1983.

NACIONES UNIDAS (1987), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*, Oficina del Representante Especial del Secretario General para el Derecho del Mar, Nueva York, 237 pp.

NACIONES UNIDAS (1989), *El Derecho del Mar. Líneas de base. Examen de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativas a las líneas de base*, Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Nueva York, 79 pp.

NACIONES UNIDAS (1990), *El Derecho del Mar. Acontecimientos recientes en la práctica de los Estados*. Nº 2, Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Nueva York, 226 pp.

NACIONES UNIDAS (1992), *El Derecho del Mar. Práctica de los Estados archipelágicos*, Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Nueva York, 268 pp.

OFFICE OF NAVAL INTELLIGENCE, UNITED STATES NAVY DEPARTMENT. Official Documents. Regulations Governing the Visits of Men-of-War to Foreign Ports. Issued September, 1913; Corrected to June 10, 1916. *American Journal of International Law*, 10 (1916) Supplement, pp. 121-178.

UNITED NATIONS, UN. ST/LEG/SER.B/1. UNITED NATIONS LEGISLATIVE SERIES (1951), *Laws and regulations on the regime of the High Seas*, New York, 307 pp.

UNITED NATIONS, UN. ST/LEG/SER.B/2. UNITED NATIONS LEGISLATIVE SERIES (1952), *Laws and regulations on the regime of the High Seas*, New York, 142 pp.

UNITED NATIONS, UN. ST/LEG/SER.B/6, UNITED NATIONS (1957), *Laws and regulations on the regime of the territorial sea*, New York, 811 pp.

UNITED NATIONS, UN. ST/LEG/SER.B/15, UNITED NATIONS LEGISLATIVE SERIES (1970), *National legislation and treaties relating to the territorial sea, the contiguous zone, the continental shelf, the high*

*seas and to fishing and conservation of the living resources of the sea*, Nueva York, 931 pp.

UNITED NATIONS, UN. ST/LEG/SER.B/16, UNITED NATIONS (1974), *National legislation and treaties relating to the Law of the Sea*, New York, 604 pp.

UNITED NATIONS, UN. ST/LEG/SER.B/18, UNITED NATIONS LEGISLATIVE SERIES (1976), *National legislation and treaties relating to the law of the sea*, Nueva York, 586 pp.

UNITED NATIONS, UN. ST/LEG/SER.B/19, UNITED NATIONS LEGISLATIVE SERIES (1980), *National legislation and treaties relating to the Law of the Sea*, New York, 491 pp.

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY (1971), *América Latina y la extensión del mar territorial. - Régimen jurídico*, Montevideo, Oficina de publicaciones de la Presidencia de la República,

### *I.2.2. Repertorios privados.*

AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. (1951), *Legislación marítima internacional*, Madrid.

AZCARRAGA BUSTAMANTE, J. L. (1955), *Legislación internacional marítima*, Madrid, C.S.I.C., 1.219 pp.

BUTLER, W. E. *The U.S.S.R., Eastern Europe and the Development of the Law of the Sea*, Oceana Publications, London.

CHURCHILL, R. R. et al. (ed.) (desde 1973), *New Directions in the Law of the Sea*, 11 vol.s, Dobbs Ferry - Londres, Oceana Publications.

LEANZA, U.; SICO, L. (1988), *Mediterranean Continental Shelf. Delimitations and Regimes. International and National Legal Sources*, 4 vol.s, Oceana Publications Inc.

QUENEUDEC, J. P. (1979), *Conventions maritimes internationales*, Ed. A. Pedone, Paris, 815 pp.

SIMMONDS, K. R. (ed.) (desde 1983), *New Directions in the Law of the Sea*, Dobbs Ferry, New Series.

SMITH, R. W. (1986) *Exclusive Economic Zone Claims. An Analysis and Primary Documents*, Martinus Nijhoff Pub., 501 pp.

### **I.3. Repertorios de mapas sobre fronteras marítimas.**

#### *I.3.1 Repertorios oficiales.*

NACIONES UNIDAS (1988), *El Derecho del Mar. Acuerdos sobre fronteras marítimas (1970-1984)*, Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Nueva York, 291 pp.

NACIONES UNIDAS (1989), *El Derecho del Mar. Líneas de base: Legislación nacional con mapas ilustrativos*, Naciones Unidas, Nueva York.

#### *I.3.2. Repertorios privados.*

CONFORTI, B.; FRANCALANCI, G. (1979), *Atlante dei confini sottomarini. Atlas of the Seabed Boundaries*, Milán, Giuffrè ed., 187 pp.

CONFORTI, B. (et al) (1987), *Atlante dei confini sottomarini. Atlas of the Seabed Boundaries*, Parte seconda, Milán, Giuffrè ed., 241 pp.

SCOVAZZI, T. (et al) (1989), *Atlas of the Straight Baselines*, 2nd ed., Milán, Giuffrè ed., 233 pp.

### **I.4. Repertorios nacionales de práctica internacional.**

#### *I.4.1. Repertorios oficiales.*

GREAT BRITAIN, *Foreign Office Treaty Series*.

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, *Actividades, textos y documentos de la política exterior española*, Oficina de Información Diplomática, Madrid. Publicación periódica desde 1983.

MINISTERIO ESPAÑOL DE ASUNTOS EXTERIORES (1977), *Censo de tratados internacionales suscritos por España*, 3 vol.s, Madrid.

#### *I.4.2. Repertorios privados.*

DE YTURRIAGA BARBERAN, J. A. (1975), Selección de textos y documentos. En: Poch, A. (ed.), *La actual revisión del Derecho del Mar. Una perspectiva española*, Madrid, 2ª parte, 2 vols.

HACKWORTH, G. H., *Digest of International Law*, 8 vols., Washington, Government Printing Office, 1940-1944.

RAVENTOS, M.; OYARZABAL, I. (1936), *Colección de Textos Internacionales*, Bosch, Barcelona.

SMITH, (1935), *Great Britain and the Law of Nations. A selection of documents*, vol. 2, Londres,

WHARTON, F. (1886), *A Digest of International Law of the United States*, 3 vols, Washington, Government Printing Office.

WHITEMANN, M. M. (1963), *Digest of International Law*, 15 vols, Department of State, Washington.

## II. LA CODIFICACION DEL DERECHO DEL MAR

### II.1. Los intentos privados de codificación.

*Annuaire de l'Institut de Droit International*, publicación periódica desde 1873.

*Mitteilungen der deutschen Gesellschaft für Völkerrecht*, Heft 8 (1927), *Reichsgerichtsfestgabe* (1929).

*Reports of the International Law Association*.

### II.2. Trabajos preparatorios de tratados internacionales.

#### II.2.1. La Conferencia de Codificación de La Haya.

LEAGUE OF NATIONS, *Conference for the Codification of International Law, Final Act* (C.228.M.115.1930.V).

LEAGUE OF NATIONS, *Conference for the Codification of International Law, vol. I: Plenary Meetings*.

LEAGUE OF NATIONS, *Conference for the Codification of International Law, Vol. II - Territorial Waters*, (C.74.M.39.1929.V).

LEAGUE OF NATIONS, *Conference for the Codification of International Law, vol. III: Minutes of the Second Committee*.

#### II.2.2. La Iª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

NACIONES UNIDAS, *Anuario de la Comisión de Derecho*

*Internacional*, Naciones Unidas, Nueva York, (publicación periódica desde 1949).

NACIONES UNIDAS, *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos Oficiales. Volumen I: Documentos Preparatorios*, Naciones Unidas, Nueva York, 360 pp.

NACIONES UNIDAS, *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales. Vol. II: Sesiones Plenarias*, Naciones Unidas, Nueva York, 167 pp.

NACIONES UNIDAS, *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos Oficiales. Volumen III: Primera Comisión, (Mar territorial y zona contigua)*, Naciones Unidas, Nueva York, 253 pp.

*II.2.3. La IIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.*

NACIONES UNIDAS, *A/CONF.19/8: Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales. Actas resumidas de las sesiones plenarias y de las sesiones de la Comisión Plenaria. Anexos y Acta final*, Naciones Unidas, Nueva York, 198 pp.

NACIONES UNIDAS, *A/CONF.19/9: Documentos oficiales de la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Ginebra, 17 de marzo - 26 de abril de 1960. Comisión Plenaria. Actas taquigráficas del debate general*, Naciones Unidas, Nueva York, 431 pp.

*II.2.4. La IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.*

NACIONES UNIDAS, *Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos oficiales*, 17 vol.s, Naciones Unidas, Nueva York.

NACIONES UNIDAS, OFICINA DE ASUNTOS OCEANICOS Y DEL DERECHO DEL MAR (1990), *El Derecho del Mar. Estados archipelágicos. Historia legislativa de la Parte IV de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, Naciones Unidas, Nueva York, 143 pp.

PLATZÖDER (ed.), *Third United Nations Conference on the Law of the Sea. Documents*, vol. 4, Dobbs Ferry, New York, Oceana.

UNITED NATIONS, Report of the Sea-Bed Committee, 28 U.N., G.A.O.R. 71, Supp. nº 21 (A/9021), U.N. Doc. A/AC.138/SC.II/L.30 y Corr. 1.

### III. JURISPRUDENCIA INTERNACIONAL

Sentencia arbitral de 20 de noviembre de 1902, dictada por Su Majestad Eduardo VII, Rey del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, en el asunto de la frontera de la Cordillera de los Andes (Argentina versus Chile). Reproducida en *UNITED NATIONS, Reports of International Arbitral Awards*, vol. 9, pp. 29-50.

Sentencia arbitral de fecha 29-VI-1933, dictada por la Comisión General de Reclamaciones entre Panamá y Estados Unidos de América, en el asunto de la Compañía de Navegación Nacional (Panamá) versus Estados Unidos de América. Reproducida en *UNITED NATIONS, Reports of International Arbitral Awards*, vol. 6, pp. 382-386.

Corfu Channel case, Judgment of April 9th, 1949: I.C.J. Reports 1949, pp. 4 y ss.

Affaire des pêcheries, Arrêt du 18 décembre 1951: C.I.J. Recueil 1951, p. 116 y ss.

Case concerning Right of Passage over Indian Territory (Merits), Judgment of 12 April 1960: I.C.J. Reports 1960, pp. 6 y ss.

Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya), Judgment, I.C.J., Reports, 1982, pp. 18 y ss.

Military and Paramilitary Activities in and Against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America), Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1986, pp. 14 y ss.

Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, de fecha 9-VII-1991. Asunto C-146/89: Comisión de las Comunidades Europeas contra Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Publicada en: TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1991), *Recopilación de la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia y del Tribunal de Primera Instancia*, 5, pp. I-3533 y ss.

Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark), Provisional Measures, Order of 29 July 1991, I.C.J. Reports 1991.

Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening), Judgment of 11 September 1992, I.C.J. Reports 1992, pp. 351 y ss.

## 2. FUENTES SECUNDARIAS.

- AGOES, E. R. (1991), *Indonesia and the L.O.S. Convention*, Marine Policy, 15/2, pp. 122-131.
- AKAHA, T. (1989), *Internalizing International Law: Japan and the Regime of Navigation under the UN Convention on the Law of the Sea*, Ocean Development and International Law Journal, 20, pp. 121-127.
- ALEXANDERSSON, G. (1982), *The Baltic Straits*, Martinus Nijhoff Publishers, La Haya.
- ALEXANDER, L. (1986), *Navigational Restrictions Within the New L.O.S. Context: Geographical Implications for the United States*, Offshore Consultants, Rhode Island, 398 pp.
- ALEXANDER, L. (1987), *Exceptions to the Transit Passage Régime: Straits with Routes of "Similar Convenience"*, Ocean Development and International Law Journal, 18.
- ANDRES SAENZ DE SANTA MARIA, M. P. (1991), *Una nueva regulación del fondeo de buques tanque en los espacios marítimos españoles*, Boletín I.E.E.M. Newsletter, 16, pp. 19-22.
- ANDRES SAENZ DE SANTA MARIA, M. P. (1991), *Una nueva regulación del fondeo de buques tanque en los espacios marítimos españoles*, Revista española de Derecho Internacional, 43, pp. 265-268.
- AZCARRAGA Y BUSTAMANTE, J. L. (1969), *El paso de buques de guerra por los Estrechos turcos*, Revista Española de Derecho Internacional, 22, pp. 107-109.
- BACK IMPALLOMENI, E. (1981), *Le disposizioni a favore dei terzi nel trattato di pace tra Egitto e Israele*, Rivista di diritto internazionale, 1981, pp. 559-589.
- BARILE, G. (1981), *Consensus and Voting at the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, Italian Yearbook of International Law, 5, pp. 3-13.
- BARSEGOV, Y.; SAGIRYAN, A. (1987), *US Naval Provocations and International Law*, International Affairs - Moscow, 3, pp. 113 y ss.
- BAXTER, R. R.; TRISKA, J. F. (1964), *The Law of International Waterways with Particular Regard to Interoceanic Canals*, Massachussets, Harvard University Press.
- BERNHARDT (1986), *Straightjacketing Straight Baselines*. En: International Navigation. Law of the Sea Institute, Proceedings, Honolulu, pp. 85-99.

- BINIAZ, S. (1992), *The U.S. Freedom of Navigation Program, comunicación presentada en el 26th Law of the Sea Institute Annual Conference: The Law of the Sea: "New Worlds: New Discoveries"*, Génova (Italia), 22-VI-1992.
- BRUEL, E. (1929), *Les détroits danois au point de vue du droit international*, *Revue Générale de Droit International Public*, 36, pp. 116-120.
- BRUEL, E. (1936), *Les détroits danois au point de vue du droit international*, *Revue Générale de Droit International Public*, 55, pp. 599-695.
- BRUEL, E. (1947), *International Straits: A Treatise on International Law*, Sweet and Maxwell, Copenhague-Londres, 2 vol.s.
- BURKE (1976), *Submerged Passage Through Straits: Interpretations of the Proposed Law of the Sea Treaty Text*, *Washington Law Review*, 52, pp. 212 y ss.
- BURMESTER (1982), *The Torres Straits Treaty: Ocean Boundary Delimitation by Agreement*, *American Journal of International Law*, 76, pp. 321-349.
- BUTLER, W. E. (1978), *International Straits of the World: Northeast Arctic Passage*, Sijthoff & Noordhoff, 199 pp.
- BUTLER, W. E. (1987), *Innocent Passage and the 1982 Convention: the Influence of Soviet Law and Policy*, *American Journal of International Law*, 81, pp. 331-347.
- BUZAN, B. (1981), *Negotiating by Consensus: Development in Technique at the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, *American Journal of International Law*, 75, pp. 324-348.
- CAMINOS, H. (1987), *The legal régime of straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, *Recueil des Cours. Académie de Droit International*, 205, pp. 10-245.
- CATALDI, G. (1990), *Il passaggio delle navi straniere nel mare territoriale*, Milán, 331 pp.
- CHOON-HO-PARK (ed.), (1983), *The Law of the Sea in the 1980s. Proceedings, Law of the Sea Institute, Fourteenth Annual Conference*, Honolulu, 636 pp.
- CHURCHILL, R. R.; LOWE, A. V. (1985), *The Law of the Sea*, Manchester University Press.
- CIALDEA, B. (1959), *La formazione dell'ordinamento marittimo nelle relazioni internazionali* (secoli XIV - XVIII), vol. 1, Milano.

- CLINGAN, Jr. (1983), *Freedom of Navigation in Post-Unclos III Environment*. En: Law and Contemporary Problems.
- CLINGAN, Jr. (1984), *An Overview of Second Committee Negotiations in the Law of the Sea Conference*, Oregon Law Review, 1984.
- CLINGAN, T. A. (ed.) (1988), *Proceedings of the Law of the Sea Institute. The Law of the Sea: What Lies Ahead*, Honolulu, pp. 157-159.
- COLIJN, H. A. (1923), *La décision de la Société des Nations concernant les îles d'Aland*, Amsterdam, Drukkerij.
- COLOMBOS, C. J. (1961), *Derecho Internacional Marítimo*, (traducción del inglés por el Dr. D. J. L. de Azcárraga), Madrid, Aguilar, 640 pp.
- COLOMBOS, C. J. (1967), *International Law of the Sea*, Longman Group, Londres, 6<sup>a</sup> ed., 836 pp..
- DANSEYAR (1982), *Legal Status of the Gulf of Aqaba and the Strait of Tiran: from Customary International Law to the 1979 Egyptian-Israeli Peace Treaty*, Boston College International and Comparative Law Review, 5.
- DAVID, E. (1987), *La guerre du Golfe et le Droit International*, Revue Belge de Droit International, 20, pp. 152-183.
- DE VRIES LENTSCH, P. (1983), *The right of overflight over strait states and archipelagic states: developments and prospects*, Netherlands Yearbook of International Law, 14, pp. 165-225.
- DE VRIES REILINGH, O. G. (1971), *Warships in territorial waters, their right of innocent passage*, Netherlands Yearbook of International Law, 1971, pp. 29-67.
- DE YTURRIAGA BARBERAN, J. A. (1981), *Estudio jurídico del Estrecho de Gibraltar y consecuencias de la construcción de una obra fija*, Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional, 6, pp. 185-217.
- DE YTURRIAGA BARBERAN, J. A. (1991), *Straits used for international navigation. A Spanish perspective*, Martinus Nijhoff Publishers, 372 pp.
- DE YTURRIAGA BARBERAN, J. A. (1993), *Ambitos de soberanía en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Una perspectiva española*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 617 pp.
- DHOKALIA, R. P. (1970), *The Codification of Public International Law*, Manchester University Press, pp. 112-133.

- DIEZ-HOCHLEITNER, J. (1986), *Régimen de navegación de los buques de guerra extranjeros por el mar territorial español y de sus escalas en puertos españoles*, Revista Española de Derecho Internacional, 38, pp. 543-569.
- DJONKER, W. C. (1938), *Le Bosphore et les Dardanelles. Les Conventions des Détroits de Lausanne (1923) et Montreux (1936)*, Lausanne.
- EL BARADEI (1982), *The Egyptian-Israeli Peace Treaty and Access to the Gulf of Aqaba*, American Journal of International Law, 76, pp. 532-554.
- EVENSEN, J. (1986), *Working Methods and Procedures in the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, Recueil des Cours. Académie de Droit International, 199, pp. 415-519.
- FAUCHILLE, P. (1925), *Traité de Droit International Public*, vol. 1, 2<sup>a</sup> parte.
- FITZMAURICE, G. (1959), *Some Results of the Geneva Conference on the Law of the Sea*, International and Comparative Law Quarterly, 8, pp. 73-121.
- FRANCIONI, F. (1983), *The Gulf of Sirte Incident (United States v. Libya) and International Law*, The Italian Yearbook of International Law, 5.
- FRANCIONI, F. (1985) *The Status of the Gulf of Sirte in International Law*, Syracuse Journal of International Law and Commerce, 11.
- FRANCKX, E. (1987), *The USSR Position on the Innocent Passage of Warships through Foreign Territorial Waters*, Journal of Maritime Commerce and Law, 18, pp. 33-65
- FRANCKX, E. (1989), *Further steps in the clarification of the Soviet position on the innocent passage of foreign warships through its territorial waters*, Georgia Journal of International and Comparative Law, 19, pp. 535-539.
- FRANCKX, E. (1990), *Innocent passage of warships: recent developments in US-Soviet relations*, Marine Policy, 14/6, pp. 484-490.
- FROMAN, F. D. (1977), *Kiev and the Montreux Convention*, San Diego Law Review, 14, pp. 681-717.
- FROMAN, F. D. (1984), *Uncharted Waters: Non-Innocent Passage of Warships in the Territorial Sea*, San Diego Law Review, 1984.
- GARCIA ARIAS, L. (1948), *El primer caso ante el Tribunal Internacional de Justicia: el caso del Canal de Corfú. I. La excepción preliminar*, Revista Española de Derecho Internacional, 1, pp. 411-435.

- GARCIA ARIAS, L. (1949), *El primer caso ante el Tribunal Internacional de Justicia: el caso del Canal de Corfú. II. La sentencia sobre el fondo*, Revista Española de Derecho Internacional, 2, pp. 531-592.
- GARNER, J. W. (1931), *Le développement et les tendances récentes du Droit International*, Recueil des Cours. Académie de Droit International, 35, 609-714.
- GESTRI, M. (1986), *Libertà di navigazione e prevenzione dell'inquinamento: il caso dello Stretto di Messina*, Rivista di diritto internazionale, 1986, pp. 280-306.
- GHOBASHI (1957), *Le statut juridique du Golfe d'Aqaba et des détroits de Tiran*, Revue égyptienne de droit international, 13, pp. 138 y ss.
- GIDEL, G. (1934), *Le Droit International Public de la Mer, Le Temps de Paix*, 3 vol.s
- GIOIA (1985), *Tunisia's Claims over Adjacent Seas and the Doctrine of "Historic Rights"*, Syracuse Journal of International Law and Commerce, 11.
- GONZALEZ CAMPOS, J. D. (1975), *Navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos*. En: Poch, A. (ed.), *La actual revisión del Derecho del Mar. Una perspectiva española*, Madrid, 1ª parte, vol. 1, pp. 285-398.
- GRAF VITZHUM (1983), *The Baltic Straits*. En: Choon-Ho-Park (ed.), *The Law of the Sea in the 1980s. Proceedings, Law of the Sea Institute, Fourteenth Annual Conference*, Honolulu, pp. 537-597.
- GROSS (1959), *The Geneva Conference on the Law of the Sea and the Right of Innocent Passage through the Gulf of Aqaba*, American Journal of International Law, 53, pp. 580-592.
- GUERRERO, G. (1930), *La codification du droit international. La première conférence* (La Haya, 13 mars - 12 avril 1930), Paris.
- GUERRERO, G. (1930), *La Conférence de codification de La Haya*, Revue de Droit International, 7, 478-491.
- HALE, R. W. (1930), *Territorial waters as a test of codification*, American Journal of International Law, 24, pp. 65-68.
- HALKIOPOULOS, T. (1985), *Interférences des règles du nouveau Droit de la Mer et de celles du Droit de la Guerre*. En: Dupuy, R.J.; Vignes, D. (ed.s) *Traité du Nouveau Droit de la Mer*, Paris, pp. 1095-1104.
- HALL, W. E. (1924), *A Treatise on International Law*, A. P. Higgins, 8ª ed.

- HAMMAND (1959), *The Right of Passage in the Gulf of Aqaba*, Revue égyptienne de Droit International, 15, pp. 118 y ss.
- HAMZAH, B. A. (1984), *Indonesia's Archipelagic Regime*, Implications for Malaysia, Marine Policy, 8, pp. 30-43.
- HILL, C. E. (1933), *Le régime international des détroits maritimes*, Recueil des Cours. Académie de Droit International, 45, pp. 479-555.
- HODGSON; ALEXANDER (1972), *Towards an Objective Analysis of Special Circumstances*, Law of the Sea Institute, Ocasional Paper nº 13.
- IGUCHI, T. (1987), *The Law of the Sea: Conventional Rules and Customary Norms*, Proceedings of the American Society of International Law, 1987, pp. 98-102
- IMNADZE, L. B. (1992), *Innocent Passage: Russia and its Neighbors, comunicación presentada en el 26th Law of the Sea Institute Annual Conference: "The Law of the Sea: New Worlds, New Discoveries"*, Génova (Italia), 22-VI-1992.
- JAAFAR; VAN DYKE (1984) (ed.s) *The Changing Legal Status of the Malacca and Singapore Straits (Law of the Sea Institute Workshop)*, Honolulu.
- JENISCH, U. (1985), *German Non-Signature of the New Law of the Sea Convention*, German Foreign Affairs Review, 1985, pp. 157-175.
- JENISCH, U. (1987), *Recent Law of the Sea Development in the Baltic Sea*, Aussentpolitik, 1987.
- JESSUP, PH. C. (1927), *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*.
- JESSUP, PH. C. (1955), *The International Law Commission's Report on the Regime of the Territorial Sea*, American Journal of International Law, 49.
- JIMENEZ PIERNAS, C. (1981), *El proceso de formación del Derecho Internacional de los archipiélagos*, Madrid, Ed. de la Universidad Complutense, 2 vol.s, 1.217 pp..
- JIMENEZ PIERNAS, C. (1981), *Incidencia del principio archipelágico en la problemática marítima y autonómica de Canarias*, Revista Española de Derecho Internacional, 1981, pp. 523 y ss.
- JIMENEZ PIERNAS, C. (1989), *El hundimiento del superpetrolero "Barcelona" durante la guerra del Golfo Pérsico (14 de mayo de 1988): régimen de la responsabilidad internacional en el Derecho*

- de la Neutralidad*, Revista Española de Derecho Internacional, 41, pp. 681-685.
- JUDA, L. (1990), *Innocent Passage by Warships in the Territorial Seas of the Soviet Union: Changing Doctrine*, Ocean Development and International Law, 21, pp. 111-116.
- JUSTE RUIZ, J. (1991) *¿Derecho internacional público?*, 3ª ed., Nomos, Valencia, 187 pp.
- JUSTE RUIZ, J. (1991), *Los estrechos internacionales en el Derecho del Mar*. En: VIII Semana de estudios del mar, Gijón, 1990, Principado de Asturias, pp. 117-128.
- KAYE (1978), *The Innocent Passage of Warships in Foreign Territorial Seas: A Threatened Freedom*, San Diego Law Review, 1978.
- KNIGHT, G. H. (1977), *The Kiev and the Turkish Straits*, American Journal of International Law, 71, pp. 125-132.
- KOH, K. L. (1982), *Straits in International Navigation*, Oceana, 225 pp.
- KRUEGER, R. B.; RIESENFELD, S. (ed.s) (1985), *The Developing Order of the Oceans, Law of the Sea Institute, Proceedings*, vol. 18, Honolulu, 749 pp.
- KURIBAYASHI (1977), *The Basic Structure of the New Régime of Passage Through International Straits - an Emerging Trend in the Third UNCLOS and Japan's Situation*, Japanese Annual of International Law, 21.
- KUSUMAATMADJA, M. (1982), *The concept of the Indonesian archipelago*, Indonesian Quarterly, 10, pp. 12-26.
- KWIATKOWSKA, B.; AGOES, E. R. (1991), *Archipelagic States: an Assessment of National Legislation*. En: Wolfrum, R. (ed.), *Law of the Sea at a Crossroads. Actes du Colloque tenu à l'Université de Kiel du 11 au 14 juillet 1990*.
- LA PRADELLE, A. de (1931), *La codification du droit international*, Revue de Droit International, 8, pp. 56-85.
- LACLETA MUÑOZ, M. *The Strait of Gibraltar Today, comunicación presentada en el 26th Law of the Sea Institute Annual Conference: "The Law of the Sea: New Worlds, New Discoveries"*, Génova, 22 de junio de 1992.
- LANGAVANT, E. (1981), *Droit de la mer. II. Le droit des communications maritimes*, París, Ed. Cujas, 194 pp.

- LAPIDOTH-ESCHELBACHER, R. (1982), *International Straits of the World: The Red Sea and the Gulf of Aden*, Sijthoff and Noordhoff, 265 pp.
- LAPIDOTH-ESCHELBACHER, R. (1983), *The Strait of Tiran, the Gulf of Aqaba, and the 1979 Treaty of Peace between Egypt and Israel*, American Journal of International Law, 77, pp. 84-108.
- LAWRENCE, T. J. (1915), *The Principles of International Law*, 6<sup>a</sup> ed.
- LEANZA, U. (1988), *Ingresso e navigazione nel mare territoriale secondo una recente normativa libica*. En: Leanza, U. (ed.), Nuovi saggi di diritto del mare, Turin, pp. 27-33.
- LEANZA, U. (1989), *Marine Delimitation in the Persian Gulf and Right of Passage in the Strait of Hormuz*, Marine Policy Reports, 1/3, pp. 226 y ss.
- LEE, L. T. (1983), *The Law of the Sea Convention and Third States*, American Journal of International Law, 72, pp. 514-568.
- LEIFER, M.; NELSON (1973), *Conflict of Interests in the Strait of Malacca*, International Affairs, 49, pp. 190 y ss.
- LEIFER, M. (1978), *International Straits of the World: Malacca, Singapore and Indonesia*, Sijthoff & Noordhoff, 217 pp.
- LEVY, J-P. (1983), *La Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer. Histoire d'une négociation singulière*, Paris, Pedone, 159 pp.
- LIAIS, M. (1931), *Considérations sur l'oeuvre de la Conférence de codification*, Revue Générale de Droit International Public, 38, 215-227.
- MARESH, C. (1932), *La codification du droit international*, Paris, Pedone, pp. 72-107.
- MARIN LÓPEZ, A. (1984), *El paso por los estrechos*, Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz, 1984, Universidad del País Vasco, pp. 63-98.
- MCDUGAL; BURKE (1962), *The Public Order of the Oceans*, New Haven.
- MOORE, J. N. (1980), *The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, American Journal of International Law, 74, pp. 77-121.
- MOORE, J. N. (1985), *Customary International Law After the Convention*. En: Krueger, R. B.; Riesenfeld, S. (ed.s) (1985), *The Developing Order of the Oceans*. Law of the Sea Institute, Proceedings, vol. 18, Honolulu, pp. 41-49.

- O'CONNELL, D. P. (1970), *International Law*, 2<sup>a</sup> ed., Stevens, 2 vol.s, Londres.
- O'CONNELL, D. P. (1971), *Mid-ocean archipelagos in international law*, British Year Book of International Law, 45, pp. 1-79.
- O'CONNELL, D. P. (1977), *Innocent Passage of Warships*, Thesaurus Acroasium, 7.
- O'CONNELL, D. P. (1982), *The International Law of the Sea*, vol. 1, Oxford, Clarendon Press.
- O'CONNELL, D. P. (1984), *The International Law of the Sea*, vol. 1, reimpression, Oxford, Clarendon Press, 241 pp.
- ODA (1979), *Transportation of Japanese Seaborne Trade and Related Laws and Regulations*, Ocean Development and International Law Journal, 1979.
- OPPENHEIM. L. (1912), *International Law*, 2 vol.s, 2<sup>a</sup> ed.
- ORIHUELA CALATAYUD, E. (1989) *España y la delimitación de sus espacios marinos*, Universidad de Murcia, 258 pp.
- ORREGO VICUÑA, F. (1985), *The Law of the Sea Experience and the Corpus of International Law*. En: KRUEGER, R. B.; RIESENFELD, S. (ed.s) (1985), *The Developing Order of the Oceans*. Law of the Sea Institute, Proceedings, vol. 18, Honolulu, pp. 5-22.
- OXMAN, B. (1982), *Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer*, Annuaire Français de Droit International, 1982, pp. 815-850.
- OXMAN, B. H. (1984), *Customary International Law in the Absence of Widespread Ratification of the UN Convention on the Law of the Sea*. En: Koers, A. W.; Oxman, B. H. (ed.s), *The 1982 Convention on the Law of the Sea*, Law of the Sea Institute, Proceedings, Honolulu, pp. 668-680.
- PAK, C. Y. (1988), *The Korean Straits (International Straits of the World Series)*, Martinus Nijhoff, Dordrecht.
- PAOLILLO, F. H. (1975), *Uruguay frente a los problemas del Derecho del Mar*. En: Zacklin, R. (ed.), *El derecho del mar en evolución: la contribución de los países americanos*, México, pp. 230-249.
- PASTOR RIDRUEJO, J. A. (1983), *La convención de 1982 sobre el Derecho del Mar y los intereses de España*, Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz, 1983, pp. 77-82.

- PEREZ GONZALEZ, M. (1989), *Análisis del Convenio entre el Reino de España y los Estados Unidos de América sobre Cooperación para la Defensa*, *Tiempo de Paz*, 13, pp. 14-36.
- PEREZ GONZALEZ, M. (1990), *Observaciones en torno al nuevo Derecho del Mar en relación con los conflictos armados internacionales*, *Revista española de derecho militar*, 55/1, pp. 19-34.
- PFIRTER DE ARMAS, F. M. (1975), *Argentina y el Derecho del Mar*. En: Zacklin, R. (ed.), *El derecho del mar en evolución: la contribución de los países americanos*, México, pp. 250-276.
- PHARAND, D. P. (1973), *The Law of the Sea of the Arctic with Special Reference to Canada*, Ottawa.
- PHILIPSE, A. H. (1930), *Quelques aspects techniques de la codification du droit international*, *Revue de droit international et législation comparée*, 11, 714-720.
- PLATZÖDER, R. (1988), *The Regimes of the Territorial Sea of the Federal Republic of Germany and the German Democratic Republic*. En: Van Dyke, J.; Alexander, L. M.; Morgan, J. M. (ed.s), *International Navigation: Rocks and Shoals Ahead?*, Honolulu, pp. 102-106.
- PRESCOTT, (1987) *Straight base-lines: Theory and Practice*. En: E. D. Brown; R. R. Churchill (ed.s), *The U.N. Convention on the Law of the Sea: Impact and Implementation*, Law of the Sea Institute, Nineteenth Annual Conference, pp. 288-318.
- PRESCOTT (1987), *Straight and Archipelagic Baselines*. En: Blake, G. (ed.), *Maritime Boundaries and Ocean Resources*, Londres.
- PUEYO LOSA, J. (1981), *El Archipiélago Oceánico. Regulación jurídico marítima internacional*, Madrid, I.L.A., Sección española, 346 pp.
- QUENEUDEC, J. P. (1971), *Droit Maritime International*, Pedone.
- QUENEUDEC, J. P. (1985), *La réglementation du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales françaises*, *Annuaire français de droit international*, 31, pp. 783-789.
- RAMAZANI, R. K. (1979), *International Straits of the World. The Persian Gulf and the Strait of Hormuz*, Sijthoff & Noordhoff, 180 pp.
- REEVES, J. S. (1930), *The codification of the law of territorial waters*, *American Journal of International Law*, 24, pp. 468-499.
- REISMAN, W. M. (1980), *The Regime of Straits and National Security: an Appraisal of International Lawmaking*, *American Journal of International Law*, 74, pp. 48-76.

- RENOUVIN, P. (1930), *La question des détroits.- Le problème*, Revue de Droit International, 1930, pp. 568-581.
- REY CARO, ERNESTO J. (1991), *Los espacios marítimos argentinos en la Ley 23.968*, Anuario Argentino de Derecho Internacional, 4, pp. 225-248.
- RIQUELME CORTADO, R. (1990). *España ante la Convención sobre el Derecho del Mar. Las declaraciones formuladas*, Universidad de Murcia, 207 pp.
- ROLIN, H. A. (1930), *Quelques observations sur la Conférence de codification*, Revue de droit international et législation comparée, 11, 581-599.
- RONZITTI (1983), *Sommersibili non identificati, pretese baie storiche e contromisure dello Stato costiero*, Rivista di diritto internazionale, 1983, pp. 5-47.
- RONZITTI, N. (1985), *Il passaggio inoffensivo nel mare territoriale e la Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare*, Rivista di diritto internazionale 1985, pp. 32-53.
- RONZITTI (1985), *Is the Gulf of Taranto an Historic Bay?* Syracuse Journal of International Law and Commerce, 11.
- RONZITTI (1986), *New Criticism on the Gulf of Taranto Closing Line*, Syracuse Journal of International Law and Commerce, 12.
- RONZITTI, N. (1987), *La guerre du Golfe, le déminage et la circulation des navires*, Annuaire Français de Droit International, 33, pp. 647-662.
- RONZITTI, N. (1987), *Passage through International Straits in Times of International Armed Conflicts*. En: Le droit international à l'heure de sa codification. Etudes en l'honneur de Roberto Ago, Milano, vol. 2, pp. 363-383.
- RONZITTI, N. (1988), *The Crisis of the Traditional Law Regulating International Armed Conflicts at Sea and the Need for its Revision*. En: Ronzitti, N. (ed.) *The Law of Naval Warfare*, Dordrecht, Boston, Lancaster, pp. 1-58.
- ROTHWELL, DONALD. R. (1990), *The Indonesian Straits incident. Transit or archipelagic sea lanes passage?* Marine Policy, 14/6, pp. 491-506.
- ROTHWELL, DONALD. R. (1992), *Coastal State sovereignty and innocent passage. The voyage of the Lusitania Expresso*, Marine Policy, 16, pp. 427-437.

- ROUGIER, A. (1924), *La question des détroits et la Convention de Lausanne*, Revue Générale de Droit International Public, 31, pp. 309-338.
- ROZAKIS, C. L.; STAGOS, P. N. (1987), *The Turkish Straits*, Martinus Nijhoff Publishers, 200 pp.
- RYAN; WHITE (1980), *The Torres Straits Treaty*, Australian Yearbook of International Law, 7, pp. 108 y ss.
- SAAVEDRA LARMAS, C. (1931), *La crisis de la codificación*, Revue de Droit International, 8, 26-106.
- SAID MAHMOUDI (1989), *Customary International Law and Transit Passage*, Ocean Development and International Law Journal, 20, pp. 157-174.
- SANCHEZ RODRIGUEZ, L. I. (1981), *Estatuto jurídico de los estrechos y Derecho del Mar. El proyecto de enlace fijo entre Europa y Africa por el Estrecho de Gibraltar*, Anuario de Derecho Marítimo, 3, pp. 73-120.
- SAVIDIS (1951), *Le régime des détroits (Bosphore et Dardanelles)*, 108 pp.
- SCHACHTE, W. L. (1992), *International Straits and Navigational Freedoms, comunicación presentada en el 26th Law of the Sea Institute Annual Conference: "The Law of the Sea: New Worlds, New Discoveries"*, Génova, 22 de junio de 1992, 41 pp.
- SCOVAZZI, T. (1986), *Le linee di base rette*. En: Scovazzi, T. (ed.), *La linea di base del mare territoriale*, Milán, Giuffrè, pp. 87-170.
- SCOVAZZI, T. (1990), *Elementi di diritto internazionale del mare*, Milán, Giuffrè ed., 153 pp.
- SHAO JIN (1989), *The question of innocent passage of warships after UNCLOS III*, Marine Policy, 13, pp. 56-67.
- SLONIM (1966), *Right of Innocent Passage and the 1958 Geneva Conference on the Law of the Sea*, Columbia Journal of Transnational Law, 5, pp. 96 y ss.
- SMITH (1982), *Innocent passage as a Rule of Decision: Navigation vs. Environmental Protection*, Columbia Journal of Transnational Law, 21.
- SØRENSEN, M. (1958), *Law of the Sea*, International Conciliation, 520, p. 234 y ss.

- STAEL-HOLSTEIN, B. (1932), *Le nouveau régime du Sund*, Revue de Droit International et de Legislation Comparée, 13, pp. 800-812.
- STARKE, J. G. (1967), *An Introduction to International Law*, 6<sup>a</sup> ed.
- SUTHERLAND, W. (1986), *The Southern Pacific Nuclear Free Zone Treaty*, International Journal of Estuarine and Coastal Law, 1, pp. 220 y ss.
- TAKABAYASHI (1977), *Legal Status of the Kii Channel - Limits of the Seto Inland Sea*, Japanese Annual of International Law, 1977.
- TAUBE, M. (1923), *Une page inédite de l'histoire moderne du problème baltique*, Revue Générale de Droit International Public, 30, pp. 556-570.
- TREVES, T. (1984), *The UN Convention on the Law of the Sea as a Non-Universally Accepted Instrument: Notes on the Convention and Customary Law*. En: Koers, A. W.; Oxman, B. H. (ed.s), *The 1982 Convention on the Law of the Sea*, Law of the Sea Institute, Proceedings, Honolulu, pp. 685-690.
- TREVES, T. (1984), *Problemas generales del Derecho Internacional a la luz de la Convención sobre el Derecho del Mar*, Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz, 1984, pp. 34 y ss.
- TREVES, T. (1985), *La navigation*. En: Dupuy, R.J.; Vignes, D. (ed.s), *Traité du Nouveau Droit de la Mer*, Economica/Bruylant.
- TREVES, R. (1986), *Notes on Transit Passage through Straits and Customary Law*. Realism in Law-Making, Studies in Honour of W. Riphagen, Dordrecht, Boston, Lancaster, pp. 247-259.
- TREVES, T. (1990), *Codification du Droit International et pratique des Etats dans le Droit de la Mer*, Recueil des Cours, Académie de Droit International, 223, pp. 25-60.
- TRUVER, S. C. (1980), *International Straits of the World: The Strait of Gibraltar and the Mediterranean*, Sijthoff & Noordhoff, 272 pp.
- VAN DER MENSBRUGGHE, Y. (1990), *La Convention de Bâle du 22 mai 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination*, Droit européen des transports, 25, pp. 267-277.
- VARELA, L. V. (1899), *La República Argentina y Chile. Historia de la demarcación de sus fronteras (desde 1843 hasta 1899)*, tomo 1, Buenos Aires, 479 pp.
- VIGNES, D. (1983), *Les déclarations faites par les Etats signataires de*

- la Convention sur le Droit de la Mer sur la base de l'article 310 de cette convention*, Annuaire Français de Droit International, 29, pp. 715-749.
- WESTERMAN (1985), *The Juridical Status of the Gulf of Taranto: A Brief Reply*, Syracuse Journal of International Law and Commerce, 11.
- WESTLAKE. J. (1904), *International Law*, Part I.
- WHITE, D. I. (1974), *The right of innocent passage of submarines in the territorial seas*, Comparative and International Law Journal of Southern Africa, 1974, pp. 127-136.
- WISNOMOERTI, N. (1987), *Indonesia and the law of the sea*. En: Park, C. H.; Park, J. K. (ed.s), Proceedings of the Law of the Sea Institute. The Law of the Sea: Problems from the East Asian Perspective, Honolulu, pp. 392 y ss.
- WOLFRUM, R. (1981), *Restricting the Use of the Sea to Peaceful Purposes: Demilitarization in Being?* German Yearbook of International Law, 24, pp. 200-241.
- WOLFRUM, R. (1987), *The emerging customary law of marine zones: State practice and the Convention on the law of the sea*, Netherlands Yearbook of International Law, 18, pp. 121-144.
- WOLFRUM, R. (1992), *Bridges over Straits, comunicación presentada en el 26th Law of the Sea Institute Annual Conference: "The Law of the Sea: New Worlds, New Discoveries"*, Génova, 22 de junio de 1992, 18 pp.
- YANAI, S.; ASOMURA, K. (1977), *Japan and the Emerging Order of the Sea - Two Maritime Laws of Japan*, Japanese Annual of International Law, 21, pp. 58-63.
- YOUNG PAK, C. (1988), *International Straits of the World: The Korean Straits*, Dordrecht.
- YUNG CHUNG, I. (1959), *Legal Problems involved in the Corfu Channel Incident*.