



ABRIR CAPITULO IV. LOS ESTRECHOS...

CAPITULO V. EL DERECHO DE PASO EN TRANSITO

A) AMBITO DE APLICACION

Hay que observar ante todo que la Convención concede el derecho de paso en tránsito a todos los Estados (mejor dicho, a "todos los buques y aeronaves"), lo que parecería indicar que se trata de una codificación de una norma consuetudinaria anterior (1). Sin embargo, por razones ya expuestas en estas páginas, es evidente que no es así. Sin perjuicio de que tal régimen pueda llegar a convertirse un día en norma consuetudinaria (sobre las dificultades para ello, véase infra, págs. 462 y sigts.), hoy por hoy no lo es. En consecuencia, la Convención sólo obligará a reconocer ese derecho de paso en tránsito a los Estados que sean Partes en ella.

Un autor, Lee, ha analizado con detalle el significado que puede tener, en el contexto de la Convención, la expresión "todos los Estados": como comprensiva de todos los países, sean o no Partes en la Convención; como equivalente a Estados Partes; como denotativa de la existencia de una norma consuetudinaria anterior; y como indicativa de la intención de crear nuevas normas consuetudinarias. La conclusión a que llega es que la nueva Convención no concede derechos de paso en tránsito en concepto de stipulation pour autrui y sólo podrá crear obligaciones para terceros Estados, por aplicación de lo dispuesto en el artículo 35 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, cuando esos terceros Estados haya manifestado por escrito su consentimiento. Estima también

que el régimen de paso en tránsito no puede considerarse como derecho consuetudinario anterior y que, aunque las normas de la Convención puedan llegar a ser un día Derecho consuetudinario, es imposible saber si eso ocurrirá realmente y cuándo se producirá (2).

En cualquier caso, a la luz de las manifestaciones hechas por la mayoría de las delegaciones que intervinieron en la sesión de clausura de la Conferencia y por el propio Presidente, parece indudable que el texto de la Convención responde a un deseo de universalidad, pero que ese deseo no puede interpretarse como una concesión de derechos a los Estados que no sean Partes ni como declaración de un Derecho internacional anterior.

El artículo 38 de la Convención, en su párrafo 1, dispone que, en los estrechos a que se refiere el artículo 37, "todos los buques y aeronaves gozarán del derecho de paso en tránsito, que no será obstaculizado ...". La expresión "todos los buques y aeronaves" supone que el régimen se aplica a todos los tipos de buques y aeronaves, cualesquiera que sean sus características. En cuanto a la de "paso en tránsito", algo redundante, se define en el párrafo 2:

"2. 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. (...)"

Hay que decir, ante todo, que "paso en tránsito" fue una expresión acuñada por la delegación del Reino Unido, en 1974, al tratar de encontrar, supuestamente, una fórmula intermedia entre la "libertad de navegación" y el "paso inocente" (3). Sin embargo, dada la posición de ese país, parece evidente que su intención era más bien asimilar ese

régimen al de la libertad de navegación.

La definición del "paso en tránsito" no es muy acertada y, por otra parte, la utilización de las palabras "libertad de navegación y sobrevuelo" resulta significativa. La preocupación de España en la Conferencia fue siempre que las Potencias marítimas trataran de equiparar las aguas de los estrechos, o parte de ellas, a la alta mar, y de ahí la propuesta española en Caracas orientada a dejar claramente sentado que la soberanía del Estado ribereño se extendía a los estrechos comprendidos en su mar territorial, fueran o no utilizados para la navegación internacional (4). El artículo 34 de la Convención, ya examinado, responde hoy, en parte, a esa inquietud:

Otra propuesta de España decía que se entendería por paso en tránsito "el hecho de atravesar el estrecho de forma expedita e ininterrumpida..." y su Delegación se mostró también dispuesta a admitir la expresión "el ejercicio de la libertad de paso en el estrecho" que luego se sugirió, pero la propuesta no logró en definitiva modificar el texto. En cualquier caso, la definición del párrafo 2 del artículo 38 no es muy ilustrativa, y ha de ponerse en relación con las demás disposiciones de la Sección 2 que se refieren a los derechos y deberes de los Estados.

Es importante la segunda oración del párrafo 2:

"Sin embargo, el requisito de 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."

Es decir que, para entrar o salir de un Estado ribereño de un estrecho, se aplicará también el régimen de paso en tránsito y no el de paso inocente, sin que las

reglamentaciones de otros Estados ribereños del estrecho puedan impedirlo. La redacción de ese párrafo procede del Reino Unido y, aunque en el contexto de la Tercera Conferencia se denominó a veces "cláusula de Singapur" (por ser Singapur, dentro del estrecho de Malaca, uno de los casos más claros), constituye una ampliación general del ámbito de aplicación del paso en tránsito, y es evidente que el Reino Unido pretendía hacerla plenamente aplicable al acceso al Peñón de Gibraltar, tanto por vía aérea como marítima.

Elemento esencial de la definición de "paso en tránsito" es que ese tránsito sea "rápido e ininterrumpido". Como dice Yturriaga (5), no es totalmente claro si esas palabras tienen el mismo significado que la de "sin demora" que aparecen luego en el apartado a) del párrafo 1 del artículo 39, en el que se especifican las obligaciones de los buques y aeronaves, pero parece evidente que esta última expresión comprende los requisitos de rapidez y falta de interrupción, interpretación que se ve reforzada por la repetición de las palabras "rápido e ininterrumpido" en el apartado c) del mismo párrafo y artículo.

B) NATURALEZA JURIDICA

El artículo 39 de la Convención, cuyo análisis pormenorizado se hará más adelante, determina las obligaciones de los buques y aeronaves durante su paso en tránsito. Su párrafo 1 dice:

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

- a) Avanzarán sin demora por 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."

Reisman estima que, como impone deberes jurídicos cuyo cumplimiento debe apreciar el Estado ribereño, el paso en tránsito presenta muchas de las características del paso inocente, y llega a la conclusión de que "más parece ser una especie de paso inocente que una libertad de la alta mar" (6). Maduro, por su parte, estima que el paso en tránsito implica una libertad considerablemente mayor para los intereses de la navegación que la prevista en el paso inocente, "aunque no la libertad total posible en el tránsito de la alta mar", pero reconoce que el régimen de paso en tránsito parece muy sesgado en favor de los intereses de la navegación (7). Kuribayashi dice también que el régimen está "bastante próximo" al libre tránsito (8), y otros autores asimilan lisa y llanamente el paso en tránsito a la libertad de navegación (9). Para Janis, hay cuatro diferencias esenciales entre el paso en tránsito y el paso inocente: inmersión de los submarinos, sobrevuelo, prohibición de realizar actividades militares y prohibición de suspensión por el Estado ribereño (10).

Es evidente que, para las Potencias marítimas, el "paso en tránsito" no era más que un eufemismo destinado a encubrir una auténtica libertad de navegación y sobrevuelo, asimilable a la de la alta mar. En este sentido es muy claro Leifer, para quien se trata de un simple problema de nomenclatura, ya que, en todos los aspectos básicos, el paso en tránsito ofrece las mismas facilidades que el paso por la alta mar (11). Si, en definitiva, el texto de la

Convención no estableció aquella libertad, fue por la necesidad de transigir con muchas ambigüedades, a cambio de perpetuar, a lo largo de los diferentes períodos de sesiones, un texto básicamente satisfactorio para las necesidades de las grandes Potencias. No puede aceptarse por ello la afirmación que se hace en el párrafo 93 del documento de la OACI C-WP/7777 (véase infra, págs. 448 y sigts), recogiendo la idea reiteradamente expuesta en la Conferencia por esas Potencias, de que el régimen establecido constituye "una fórmula de transacción entre el 'libre tránsito' y el 'derecho de paso inocente'".

Reisman subraya, como diferencias con la libertad de navegación, el uso de la palabra "exclusivamente" ("exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido") en el párrafo 2 del artículo 38; las amplias facultades que da al Estado ribereño el apartado b) del párrafo 1 del artículo 39 (al permitirle determinar, no sólo cuándo existe una amenaza o uso de la fuerza contra su soberanía, integridad territorial o independencia política sino también cuándo existe cualquier violación de "los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas"); y la imprecisión del alcance del apartado d) del mismo artículo ("cumplirán las demás disposiciones pertinentes de esta Parte") (12).

Moore, en cambio, afirma que, por primera vez en la Historia del Derecho del Mar, el texto elaborado en la Conferencia reconoce la "distinción crucial" entre el paso por el mar territorial y el tránsito por los estrechos. Hace hincapié en que, en diversos artículos de la Parte III, se dice que el régimen de paso por los estrechos se regirá por las disposiciones de esa parte, y deduce del párrafo 3 del artículo 38 ("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") que no se aplicará ninguna otra disposición de la Convención cuando se trate del paso en tránsito. Su tesis es que, en los estrechos comprendidos en el artículo 37 y no calificados por la excepción del párrafo 1 del artículo 38, se aplicarán exclusivamente las normas relativas al paso en tránsito, y nunca las relativas al mar territorial (13). Reisman cree que tal interpretación resulta forzada y, en materia tan importante, insatisfactoria. Aun prescindiendo de que en la propia Parte III de la Convención (en relación con los estrechos comprendidos en el artículo 45) se hace referencia específica al paso inocente, ¿cómo podría interpretarse de otro modo el párrafo 3 del artículo 38? La conclusión a que llega es que el paso en tránsito "no es ningún derecho sino una especie de licencia", y recuerda el caso "Derechos de Paso" (14), en el que la Corte Internacional de Justicia distinguió entre un paso no sujeto a condiciones, es decir, una servidumbre virtual cuya suspensión por quien tiene que soportarla sería contra lege, y un paso sometido a condiciones, cuya suspensión puede ser legítima si esas condiciones no se cumplen (15). (Moore considera, por el contrario, que el sentido del párrafo 1 del artículo 34 es sólo preservar los derechos del Estado ribereño sobre los recursos de las aguas de los estrechos y su competencia en materia de investigación científica y actividades distintas del paso (16))

La tesis más plausible parece ser que el "paso en tránsito" constituye un auténtico derecho establecido en la nueva Convención, pero un derecho sometido a condiciones y restricciones, cuyo incumplimiento puede acarrear su pérdida. Sólo en este sentido puede aceptarse la aseveración de Treves de que se trata de una excepción al principio de la soberanía del Estado ribereño (17). No podrá alegarse la inexistencia en la Parte III de la

Convención de un precepto análogo al del artículo 25, párrafo 1, que permite al Estado ribereño tomar medidas para su protección, porque el párrafo 3 del artículo 38 se remite claramente al resto de la Convención y, por consiguiente, será de aplicación también el artículo citado (18). En el caso de las aeronaves, evidentemente, la suspensión de su paso en tránsito implicará la prohibición del sobrevuelo (véase infra, págs. 380 y sigts.), al no existir un derecho de paso inocente.

C) OBLIGACIONES DE LAS AERONAVES

1. Obligaciones comunes de los buques y las aeronaves

Dice Robertson que el propósito de la Convención es dar idéntico tratamiento a buques y aeronaves a su paso por los estrechos, pero su afirmación sólo puede acogerse con grandes reservas (19). Lo que sí es cierto es que hay una serie de obligaciones comunes, previstas en el párrafo 1 del artículo 39.

Este párrafo dice así:

"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."

Para Moore, este artículo 39 (lo mismo que el artículo 40) tiene por objeto, únicamente, establecer obligaciones para buques y aeronaves, pero no crear derechos que el Estado ribereño pueda exigir. Por otra parte, del juego de los artículos 32, 42 (párrafo 5) y 233 deduce que los buques y aeronaves de Estado gozan de inmunidad soberana en su tránsito por los estrechos (20).

a) Avanzar sin demora

Este requisito debe interpretarse a la luz de la definición de "paso en tránsito" dada en el párrafo 2 del artículo 30 ("paso rápido e ininterrumpido"), pero también del apartado c) del párrafo 1 del artículo 39, ya que la realización de "actividades que no estén relacionadas con sus modalidades normales de tránsito rápido e ininterrumpido" se traducirán la mayoría de las veces en una demora.

Guillaume dice que las aeronaves deberán volar a una velocidad normal en función de las circunstancias que concurren en el vuelo (tipo de avión, equipo de a bordo, ayudas a la navegación, condiciones meteorológicas, etc.) (21), pero el concepto de "normalidad" es, desde luego, relativo. Por otra parte, como señalaba Turquía en sus comentarios (22) al estudio realizado por la Secretaría de la OACI titulado "Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar - posibles repercusiones en la aplicación del Convenio de Chicago, sus Anexos y otros instrumentos de derecho aéreo internacional" (23), en la práctica ello no siempre será posible, especialmente si la aeronave va a aterrizar en un aeropuerto situado en las inmediaciones del estrecho, cuando se trate del caso previsto en la última oración del párrafo 2 del artículo 38, en el que, por ejemplo por congestión del tráfico, tal vez tenga que mantenerse en "circuito de espera".

Sólo podrá interrumpirse ese avance "sin demora" en caso de fuerza mayor o dificultad grave, las cuales obligarán normalmente, además, a realizar otras actividades (apartado c) del párrafo 1). Es de señalar que no se especifica, como se hace en el artículo 18, párrafo 2, relativo al paso inocente, la posibilidad de interrumpir el paso para prestar ayuda a personas, buques o aeronaves en peligro o dificultad grave, no obstante una propuesta española en tal sentido (24). Yturriaga dice que la interpretación a contrario sensu de ese rechazo por la Conferencia llevaría al absurdo de excluir la posibilidad de que las aeronaves en tránsito prestasen asistencia humanitaria (25). En cualquier caso, el problema parece salvado por el mencionado apartado c) del párrafo 1, ya que cabe interpretar que esa "fuerza mayor o dificultad grave" no se refiere sólo a la aeronave que transita, sino también a cualquier "tercero".

b) Abstenerse de la amenaza o el uso de la fuerza

El mayor problema de interpretación que plantea el párrafo 1 del artículo 39 no es, en contra de lo que pudiera parecer, su apartado c), sino su apartado b). En efecto, este apartado coincide casi exactamente con el apartado a) del párrafo 2 del artículo 19, relativo al significado del paso inocente, que a su vez se inspira claramente en el párrafo 4 del Artículo 2 de la Carta de las Naciones Unidas. La cuestión es que, si bien la "amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política" se refieren sin duda a los Estados ribereños del estrecho, cuando esa amenaza o uso de la fuerza violen "los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas" no existe tal referencia. ¿Podrán los Estados ribereños, unilateralmente, considerar

que existe esa violación, aunque no vaya dirigida contra ellos, y decidir que los buques o aeronaves no están ejerciendo un legítimo derecho de paso en tránsito? La cuestión, evidentemente, es de la máxima importancia en caso de conflictos armados limitados.

Por lo demás, el párrafo está también estrechamente relacionado con el c) del mismo artículo, ya que la realización de otras actividades distintas de las que este párrafo permite se traducirá muchas veces en una amenaza o uso de la fuerza. Es de observar que su texto coincide con el del artículo 19, párrafo 2, apartado b), relativo al paso inocente, pero en éste último artículo se especifican una serie de prohibiciones para los barcos (las aeronaves no gozan del derecho de paso inocente) que, en definitiva, amenazan la seguridad del Estado ribereño (ejercicios con armas, obtención de información, propaganda, lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves o dispositivos militares). Las propuestas hechas por España y Marruecos para incluir expresamente esas actividades en el artículo 39 fracasaron, pero lo cierto es que todas esas actividades pueden considerarse prohibidas por el apartado b) o por el c) del párrafo 1 del artículo 39 (26).

c) Actividades prohibidas

Por las razones ya expuestas en varias ocasiones, todo el artículo 39 de la Convención regula las obligaciones de buques y aeronaves de una forma harto insuficiente. La propuesta de modificación formulada por España en el séptimo período de sesiones de la Conferencia excluía, de acuerdo con su postura, cualquier referencia a las aeronaves. Pero, si se admitía como nuevo Derecho del Mar el principio del sobrevuelo de los estrechos, la propuesta de enmiendas formulada por Marruecos en ese mismo

período de sesiones (27) hubiera podido servir para establecer un régimen mucho más detallado, claro y justo.

Después del párrafo 1 del artículo 39 actual, Marruecos completaba el párrafo 3 del mismo artículo, enumerando las actividades de que deberían abstenerse las aeronaves: realizar ejercicios o prácticas de tiro de cualquier clase, utilizar armas de cualquier tipo, filmar o tomar fotografías, sobrevolar buques a baja altura, realizar vuelos en picado, repostar combustible en vuelo y cualquier otro acto orientado a interferir los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado ribereño.

Salvo en su última parte (que procedía del artículo relativo al paso inocente en general, actual artículo 19), el texto marroquí correspondía exactamente al de la propuesta soviética ante la Comisión de los Fondos Marinos, reproducido luego, en esencia, en la propuesta formulada por los países socialistas en el período de sesiones de Caracas. Es cierto que todas esas actividades pueden entenderse comprendidas en la obligación general del apartado c) del párrafo 1 del artículo 39 ("se abstendrán de toda actividad que no esté relacionada..."), pero no lo es menos que su enumeración hubiera resultado procedente para evitar dudas. La mejor prueba es que algunos autores, como Janis, estiman que la posibilidad de realizar "actividades militares" es, precisamente, una de las diferencias esenciales entre el paso inocente y el paso en tránsito (28). La mayoría de los autores, sin embargo, consideran prohibidas las maniobras o los ejercicios de tiro (29).

El mayor problema en relación con el apartado c) de este artículo es, como dice Coquia, que las "modalidades normales de tránsito" no se definen, y dependerán directamente del tipo de buque o de aeronave (30).

Kuribayashi anota, con razón, que el significado de esa expresión está muy lejos de ser claro, y que lo mismo ocurre con las diferencias existentes al respecto entre paso inocente y paso en tránsito (31).

Así, los buques y aeronaves pueden realizar, en su tránsito por los estrechos, actividades sin duda relacionadas "con sus modalidades normales de tránsito rápido e ininterrumpido", pero cuya legalidad sea dudosa. Por ejemplo, aunque la creación de un "cordón sanitario" en torno a las unidades de guerra navales pueda considerarse hoy hasta cierto punto normal, la siembra en un estrecho de sonoboyas u otros sistemas acústicos lanzados desde aviones de ala fija o helicópteros difícilmente podría ser aceptada por los Estados ribereños.

En general, la utilización de aeronaves basadas en los buques, durante el paso en tránsito de éstos, plantea un problema que el texto no resuelve, a falta de una disposición análoga a la del artículo 19, párrafo 2, que prohíbe a los buques que atraviesan el mar territorial "el lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves". En el Pacífico meridional y el Caribe, por ejemplo, la utilización de helicópteros durante el paso de algunos buques de mucho calado podría considerarse normal. Sin embargo, Indonesia protestó oficialmente por la utilización de helicópteros por la VII Flota de los Estados Unidos en sus estrechos (32). Algún autor se ha planteado si el modo normal de navegar de un buque de guerra en zonas marítimas restringidas, como son los estrechos, no es precisamente con cobertura aérea, lo que implicaría el derecho de lanzar y recoger aeronaves (33) y, aunque ninguna de las Potencias marítimas afirmó durante la Tercera Conferencia ese derecho, su rechazo frontal de la propuesta marroquí resulta significativo.

En el caso de España, hay que recordar la Orden

Ministerial núm. 25/1985, de 23 de abril (34), que aprobó 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", la cual, en su artículo 11, prohíbe a esos buques poner aeronaves en vuelo. Díez-Hochleitner se pregunta, sin embargo, si tal prohibición se respeta realmente en el Estrecho de Gibraltar (35).

Guillaume reconoce que la cuestión es delicada ya que, si bien las maniobras militares parecen prohibidas durante el paso, las aeronaves, en cualquier caso, podrán atravesar los estrechos en vuelo, haciendo uso del derecho de paso en tránsito. La solución que parece más prudente y por la que se inclina una parte de la doctrina es que las aeronaves despeguen antes de que el buque penetre en el estrecho, y se limiten a atravesarlo en tránsito aéreo (36).

En cuanto al paso en inmersión de los submarinos, otra de las cuestiones de máximo interés para las grandes Potencias (íntimamente ligada en los primeros tiempo de la Conferencia a la del sobrevuelo), no corresponde hacer aquí su estudio. Baste decir que la ambigüedad del texto, al no declararlo expresamente autorizado, ha hecho que autores como Reisman consideren que no se trata de un derecho absoluto, sino condicionado (37), o lleguen a la conclusión, como Lee, de que es difícil hacer cualquier afirmación segura (38). No es ésa la opinión de Burke y de la mayoría de los autores (39), habida cuenta de las razones que inspiraron la Tercera Conferencia y de la escasa oposición (mucho menor que en el caso del sobrevuelo) que ese paso sumergido suscitó entre los países ribereños de estrechos. Oxman escribía en 1978 que los intentos de imponer el requisito de que los submarinos navegasen en la superficie habían fracasado y no habían

vuelto a repetirse (40). (Debe tenerse en cuenta, sin embargo, la posición de algunos países, totalmente contraria al paso de cualquier tipo de buque de guerra por su mar territorial, incluidos los estrechos (41)).

Yturriaga, comentando las posiciones contrapuestas de Reisman y Moore sobre esta cuestión (42), dice que, probablemente, ambos tienen razón: el primero, porque estima que admitir el paso en inmersión supone la imposibilidad de que el Estado ribereño pueda vigilar el cumplimiento de la mayoría de las obligaciones que se imponen a los buques en toda la sección relativa al paso en tránsito (43); y el segundo, porque las pruebas de que la intención de las partes era incluir ese paso sumergido son abrumadoras y, por lo tanto, se aplicará la norma interpretativa del párrafo 4 del artículo 31 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados (44).

d) Cumplimiento de las demás disposiciones de la Parte III

La realidad es que, en el caso de las aeronaves, las demás disposiciones aplicables son muy pocas, si es que puede aplicarse alguna. El artículo 40 prohíbe a los buques realizar actividades de investigación durante el paso en tránsito sin autorización previa, y el 41 obliga igualmente a los buques a respetar las vías y esquemas de separación que puedan establecer los Estados ribereños y sus reglamentos sobre contaminación, de conformidad con el artículo 42, pero nada se dice sobre esas facultades con respecto al tránsito aéreo.

Por otra parte, aunque el artículo 38 establece en su párrafo 3 que cualquier actividad que no constituya el ejercicio del derecho de paso en tránsito estará sometido a las demás disposiciones aplicables de la Convención, carece de virtualidad en el caso de las aeronaves, puesto que el

paso inocente no existe para ellas.

2. Obligaciones específicas de las aeronaves

El párrafo 2 del artículo 39 de la Convención trata de las obligaciones específicas de los buques durante su paso en tránsito, y por ello no será analizado aquí. El párrafo 3 de ese mismo artículo contiene las obligaciones específicas de las aeronaves.

a) Cumplimiento del Reglamento del Aire

El citado párrafo 3 dice:

"3. Durante su paso en tránsito, las aeronaves:
a) Observarán el Reglamento del Aire establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional aplicable a las aeronaves civiles; ..."

La consulta del texto inglés (donde se habla de "Rules of the Air", que es también la expresión que aparece tanto en el artículo 12 del Convenio de Chicago como en el Anexo 2 a dicho Convenio, aunque en español se hable, respectivamente, de "Reglas del Aire" y "Reglamento del Aire") puede contribuir a aclarar el sentido del artículo.

Los Anexos al Convenio de Chicago de 1944, que contienen normas y métodos reconocidos dictados por la OACI, no forman parte de dicho Convenio ni son, en principio, obligatorios. La única obligación de los Estados es colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible (artículo 37 del Convenio) y, en caso de que consideren impracticable cumplir tales normas o procedimientos, notificarlo así a la OACI (artículo 38).

En relación con las llamadas "Reglas del Aire" (Rules of the Air), el artículo 12 refuerza esa obligación: los

Estados se comprometen a asegurar que todas las aeronaves que sobrevuelen su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras en tal lugar, y a mantener sus reglamentos conformes, en todo lo posible, con los establecidos por la OACI. Sobre la alta mar, las normas del Anexo 2 ("Reglamento del Aire"; en inglés, "Rules of the Air") no admiten excepción, y los Estados se comprometen a asegurar que se procederá contra todos los Estados que infrinjan los reglamentos (45). Esas Reglas del Aire se aplican también en el espacio situado sobre el territorio de los Estados y sobre el mar territorial, siempre que no entren en conflicto con las normas promulgadas por el Estado subyacente (46).

¿A qué normas se refiere el apartado a) del párrafo 3 del artículo 39 de la Convención? ¿Solamente a las del Anexo 2, o también a algunas normas del Anexo 11 y a cualesquiera otras que el Consejo de la OACI designe como "Reglas del Aire" incluidas en el artículo 12 del Convenio de Chicago? (véanse las págs. 25 y sigts.). Tanto en uno como en otro caso, ¿qué ocurre con las facultades reglamentarias de los Estados ribereños? ¿Pueden esos Estados notificar y aplicar desviaciones de esas normas? ¿Y quién sancionará las posibles infracciones?

Hay que recordar el origen de ese apartado a) del párrafo 3. La pretensión inicial de las grandes Potencias era asimilar totalmente los estrechos a la alta mar, y el régimen que quisieron establecer para las aeronaves en tránsito fue, sencillamente, el del espacio aéreo situado sobre esa alta mar. Lo que ocurre es que tal régimen es difícilmente compatible con la declaración que, sobre la condición jurídica de las aguas de los estrechos y la soberanía o jurisdicción de los Estados ribereños se hace

en el artículo 34 de la Convención. En definitiva, y teniendo en cuenta que, según el artículo 320 de la Convención, el texto español es tan auténtico como el inglés, debe llegarse a la conclusión de que las aeronaves, durante su paso en tránsito, habrán de observar únicamente las normas del Anexo 2 del Convenio de Chicago, es decir, el "Reglamento del Aire". Ahora bien, como se verá, esa observancia lleva implícita, dadas las características de los estrechos, la de las normas de los Estados ribereños que no obstaculicen el ejercicio del paso en tránsito. Sólo en este sentido puede aceptarse la afirmación de Richardson de que "los únicos deberes de las aeronaves son los especificados en los propios artículos" (47).

La Secretaría de la OACI, en su documento C-WP/7777, llegaba a la conclusión de que el Reglamento del Aire se convertiría en obligatorio para las aeronaves civiles que ejercitaran su derecho de paso en tránsito (párrafo 1.6), lo cual es incuestionable. Sin embargo, partiendo de la base de que la adopción y enmienda del Convenio de Chicago, que contiene dicho Reglamento, era, en virtud de los artículos 37, 54b) y 90 del Convenio, prerrogativa constitucional del Consejo de la OACI, llegaba también a la conclusión de que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar había extendido de facto la jurisdicción legislativa del Consejo de la OACI al espacio aéreo situado sobre los estrechos utilizados para la navegación internacional (48). De esa forma confundía lo que es un régimen establecido exclusivamente para el paso en tránsito en esos estrechos, con el régimen general, mucho más complejo, aplicable en el espacio aéreo de éstos. Parece muy oportuno citar al respecto un texto de Cooper en 1959:

"Los redactores del Convenio (de Chicago) comprendieron plenamente que cada Estado podía

adoptar unilateralmente reglas del aire en su espacio aéreo territorial. Complementando ese derecho, los Estados Partes en el Convenio, en virtud del artículo 12, han delegado en el organismo establecido en el Convenio (la Organización de Aviación Civil Internacional) la facultad de adoptar reglas de vuelo aplicables a sus aeronaves en la zona en que no existe soberanía nacional, es decir, sobre la alta mar" (el subrayado es añadido) (49)

Sin perjuicio de volver más adelante sobre la cuestión, hay que señalar ya el problema que puede plantearse por el hecho de que, en el espacio aéreo situado sobre los estrechos se apliquen dos clases de normas: el "Reglamento del Aire", para las aeronaves en tránsito, y las normas establecidas por los Estados ribereños para las restantes aeronaves (cuyo tráfico es muy superior al de aquéllas en la mayoría de los estrechos). Guillaume, que apunta la dificultad, se limita a decir que sólo un estudio técnico a fondo permitirá determinar si ese riesgo es real o puramente teórico (50). Habida cuenta de que las aeronaves de Estado (véase infra, págs. 330 y sigts.), ni siquiera tendrán que observar siempre el "Reglamento del Aire", el riesgo parece muy real. No obstante, es cierto que las diferencias notificadas por los Estados con respecto a ese Reglamento suelen ser mínimas o inexistentes.

b) Escucha de radio

El apartado b) del párrafo del artículo 39 impone a todas las aeronaves (tanto civiles como de Estado) otra obligación específica. Ese apartado dice que, durante su paso en tránsito, las aeronaves:

"b) Mantendrán sintonizada en todo momento la radiofrecuencia asignada por la autoridad competente

de control del tráfico aéreo designada internacionalmente, o la correspondiente radiofrecuencia de socorro internacional."

Su redacción parece inspirada en la norma 3.6.5.1 del Anexo 2 del Convenio de Chicago ("Reglamento del Aire"), relativa a las "Comunicaciones":

"3.6.5.1 Toda aeronave que opere como vuelo controlado mantendrá una escucha constante con la radiofrecuencia apropiada de la dependencia correspondiente de control de tránsito aéreo y cuando sea necesario establecerá comunicación en ambos sentidos con la misma...". (51)

Normas análogas se encuentran en el capítulo 4 de dicho Anexo, sobre "Reglas de vuelo visual" (norma 4.7) y en el capítulo 5, sobre "Reglas de vuelo instrumental" (norma 5.3.2), si bien se especifica que ello se hará cuando "lo prescriba la autoridad ATS competente".

Según la definición dada en el Anexo 2 (y en el Anexo 11), Autoridad ATS competente es "la autoridad apropiada designada por el Estado responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate". No obstante, la Secretaría de la OACI, en su "primer intento de análisis" de la Convención, decía que, en el apartado b) del artículo 39 de la Convención, debería entenderse que la "autoridad competente de control de tráfico aéreo designada internacionalmente" sería la que figurase en el Plan regional de navegación aérea correspondiente, aprobado por el Consejo de la OACI (52). Acertadamente, los Países Bajos, en sus comentarios a dicho estudio (53) señalan que esa autoridad de que se habla en el párrafo 3 del artículo 39 no es otra que "la autoridad ATS competente" de los citados Anexos. En el párrafo 2.1.2 del Anexo 2 se dice que:

"Mientras un Estado contratante no haya comunicado a

la Organización de Aviación Civil Internacional instrucciones en el sentido contrario, se entenderá que con respecto a las aeronaves matriculadas en el mismo, accede a lo siguiente:

Para los vuelos sobre aquellas zonas de alta mar en las que un Estado contratante haya aceptado la responsabilidad de prestar servicios de tránsito aéreo, de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea, se entenderá que la 'autoridad ATS competente' mencionada en este Anexo es la autoridad correspondiente designada por el Estado que preste dichos servicios.

Nota.- La frase acuerdo regional de navegación aérea se refiere a un acuerdo aprobado por el Consejo de la OACI, normalmente siguiendo el asesoramiento de una Conferencia regional de navegación aérea."

En cualquier caso, parecería que la inclusión expresa en el texto de la Convención de la norma contenida en el apartado b) del párrafo 3 del artículo 39 resulta innecesaria, habida cuenta de que ya se encuentra en el Reglamento del Aire. Sin embargo, como se verá más adelante, esta reglamentación no siempre será observada por las aeronaves de Estado, sino sólo "normalmente" (véase infra, págs. 30 y sigts.), mientras que, por el contrario, el mencionado apartado no admite excepción y se aplica a todas las aeronaves.

Por otra parte, su texto presenta algunas diferencias con el de las normas correspondientes del Reglamento del Aire, ya que éstas imponen, no sólo la escucha pasiva, sino también la comunicación activa: "cuando sea necesario establecerá comunicación en ambos sentidos con la misma," (norma 3.6.5.1), e "informará su posición a la misma dependencia cuando sea necesario" (norma 4.8).

Es evidente que las aeronaves civiles, a su paso por los estrechos, habrán de observar estas normas y, por lo tanto, establecer comunicación en ambos sentidos. No obstante, la intención de los redactores del apartado b) parece haber sido que las aeronaves de Estado, al menos excepcionalmente, puedan limitarse a una escucha pasiva. Se

trataría, pues, de una norma destinada a salvaguardar la seguridad de la propia aeronave de Estado (que tendría noticia de la posible existencia de aeronaves civiles en sus proximidades, mientras que éstas no tendrían conocimiento de la suya) y cuya inobservancia sería, en cualquier caso, imposible de comprobar. El documento C.2/Informal Meeting/22, presentado por Marruecos en el séptimo período de sesiones de la Conferencia, de forma mucho más lógica, decía que las aeronaves estarían "en todo momento en contacto por radio con la torre de control de tráfico aéreo del Estado ribereño del estrecho y seguirán sus instrucciones en función de la seguridad aérea"; y también la propuesta original soviética ante la Comisión de los Fondos Marinos se ocupaba del problema, al decir que "los Estados ribereños podrán "determinar los procedimientos de enlace con esas aeronaves".

Con todo, la interpretación antes apuntada ("escucha meramente pasiva") contradiría en principio el deber de identificación y supondría, en cualquier caso, un riesgo cierto para la seguridad de la navegación aérea, por lo que sería preciso que la OACI se ocupase seriamente del tema. De hecho, en el ya mencionado documento C/WP/7777, preparado por la Secretaría de esa Organización, parece existir un principio de interpretación en contrario, toda vez que en él se llega a la conclusión, precisamente deducida de la obligación de mantener una escucha constante, de que en el párrafo 3 del artículo 39 "no se contemplan vuelos no controlados en paso en tránsito sobre los estrechos utilizados para la navegación internacional" (54). (El Reglamento del Aire define el vuelo controlado como "todo vuelo que esta supeditado a una autorización del control de tránsito aéreo", y el servicio de control de tránsito aéreo como "el servicio suministrado con el fin de: a) prevenir colisiones: 1) entre aeronaves; y 2) en el

área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos; b) acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo").

Hay que reconocer que aunque la conclusión a que llegaba la Secretaría de la OACI resulta la única admisible desde el punto de vista de la seguridad de la navegación aérea, lógicamente dista mucho de ser inatacable, ya que, del hecho de que la obligación de escucha se aplique en el Anexo 2 a los vuelos controlados, no se deduce, a contrario sensu, que los vuelos en que se exija esa obligación hayan de ser necesariamente controlados. En cualquier caso, los Estados Unidos, en sus comentarios al estudio de la Secretaría de la OACI, han solicitado que se introduzca la palabra "civiles" en su párrafo 9.10, a fin de que diga: "no se contemplan vuelos civiles no controlados en paso en tránsito sobre los estrechos utilizados para la navegación internacional" (55). Es de observar, por otra parte, que el ponente nombrado para informar al Comité Jurídico de la OACI sobre el tema de las posibles repercusiones de la Convención, no se pronunció al respecto (56).

Por otra parte, como dicen los Países Bajos en sus comentarios al mismo estudio, la afirmación en que se basa la deducción de la Secretaría de la OACI no es exacta, ya que, de lo dispuesto en la norma 3.3.1.2.1 del Anexo 2 se deduce que la misma obligación existe, en los vuelos fuera del espacio aéreo controlado, cuando la autoridad ATS requiere un plan de vuelo para facilitar el suministro de servicios de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento, o para facilitar la coordinación con las dependencias militares o con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo competentes en Estados adyacentes, a fin de evitar la posible necesidad de una interceptación con fines de identificación (57).

El citado apartado b) del párrafo 3 del artículo 19

establece una obligación de escucha alternativa: la de la "radiofrecuencia asignada por la autoridad competente de control del tráfico aéreo" o "la correspondiente radiofrecuencia de socorro internacional".

La Secretaría de la OACI, en el estudio antes mencionado, presume que se trata posiblemente de un error de mecanografía, perpetuado desde las primeras etapas de la redacción y no corregido, a pesar de la notificación enviada por la OACI a la Secretaría de las Naciones Unidas y al Comité de Redacción de la Conferencia. (El Director del Departamento Jurídico dirigió también una carta, señalando ese error, al Representante Especial del Secretario General de las Naciones Unidas para la Conferencia sobre el Derecho del Mar, con fecha 15 de julio de 1982).

El párrafo 9.12 del estudio dice:

"De hecho, la obligación que tienen las aeronaves de mantener sintonizadas estas dos frecuencias no constituye una alternativa sino, con arreglo a la práctica firmemente establecida y a las normas internacionales adoptadas por el Consejo de la OACI, se trata de una obligación de índole cumulativa; hay que mantener sintonizadas ambas frecuencias en todo momento. En la Norma 3.6.5.1 del Anexo 2 - Reglamento del Aire - se estipula que toda aeronave mantendrá "una escucha constante" en la frecuencia ATC; asimismo, en el Anexo 10 - Telecomunicaciones aeronáuticas, Vol. II - se estipula que "las aeronaves... mantendrán la escucha continua de la frecuencia de emergencia de VHF de 121,5 MHz" (Norma 5.2.2.1.1.1) Por consiguiente, deben mantenerse sintonizadas simultáneamente ambas frecuencias de manera continua y no selectiva; la conjunción "o" de la Convención debería ser "y"; habida cuenta de las delicadas fórmulas globales de transacción sobre la cuestión de los estrechos, la Conferencia se mostró reacia, al parecer, a efectuar cambio alguno, por pequeño que fuera, en los textos relacionados con estas cuestiones."

Los Países Bajos, en sus citados comentarios, niegan

la exactitud de la afirmación de que la escucha en la radiofrecuencia de socorro internacional sea "una práctica firmemente establecida", y señalan que la referencia que se hace en el citado estudio al volumen II del Anexo 10 es incompleta, ya que la norma se aplica únicamente a las aeronaves "en los vuelos largos sobre el agua o en los vuelos sobre zonas designadas en las que se exige llevar equipo de radio de supervivencia o radiobalizas de emergencia para la localización de aeronaves". Esos requisitos se basan en el Anexo 6 ("Operación de aeronaves") y se refieren a los aviones que sobrevuelan masas de agua, a cierta distancia de terrenos adecuados para realizar aterrizajes de emergencia. Tal distancia oscila entre 740 y 185 km, según la clase de aeronave y su utilización (transporte aéreo comercial o aviación general) y, además, la norma tiene una excepción importante, ya que no se aplica "durante los período en que estén efectuando comunicaciones en otros canales VHF o en los que las limitaciones del equipo de a bordo o las funciones del puesto de pilotaje no permitan la escucha simultánea de dos canales".

En cualquier caso, la escucha en la frecuencia internacional de emergencia sólo es obligatoria, de conformidad con el Anexo 10 -dicen-, cuando se vuela a una distancia mínima de 185 km de tierra (100 millas) y, por consiguiente, no es de aplicación en los estrechos utilizados para la navegación internacional, cuya anchura es normalmente inferior a 24 millas.

Por ello, según los Países Bajos:

"... la obligación que de acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas tiene la aeronave de mantener la escucha en una de las dos frecuencias, parece ser lo correcto. La opción de mantener la escucha en la frecuencia de emergencia internacional sólo se aplica a los vuelos no controlados (VFR o IFR), a los que la autoridad ATS competente no les exige que la

mantengan en una frecuencia ATS asignada (Anexo 2, párrafos 4.7 y 5.3.2)". (58)

Kean, en su informe al Comité Jurídico, subraya la discrepancia de opiniones y confiesa su incompetencia para juzgar tal requisito técnico, estimando que sería apropiado que se remitiera la cuestión, para su estudio, a la Comisión de Aeronavegación (59)

En la práctica, según la Secretaría de la OACI, la cuestión no será de gran importancia:

"Las normas de la OACI constituyen una ley especial que en la práctica se cumplirá aun dadas las condiciones generales más amplias de la Convención que, en cualquier caso, no excluyen ni prohíben el cumplimiento de normas más estrictas".

La afirmación es cierta, pero no con respecto a las aeronaves de Estado, a las que sólo obligará el Anexo 2, y éste, además, sólo "normalmente". El riesgo que ello supone para los Estados ribereños de un estrecho se señalaba en el memorándum distribuido por España en el séptimo período de sesiones:

"... pues si esa aeronave no mantiene el contacto por radio con la torre de control del tráfico aéreo y no obedece sus instrucciones representará un peligro cierto para la aviación civil." (60)

En cualquier caso, en relación con la posible existencia de un error mecanográfico, Guillaume, que recoge la opinión de la Secretaría de la OACI, señala también que los autores del texto han justificado esa redacción disyuntiva por el hecho de que el apartado se aplica tanto a las aeronaves civiles como a las de Estado. En el caso de estas últimas, la obligación de escuchar una u otra radiofrecuencia se derivaría de las necesidades de la seguridad y no del Reglamento del Aire, y ello explicaría la redacción del texto (61).

La alegación resulta poco convincente y, por otra parte, parece partir del principio de que las aeronaves de Estado no observarán el Reglamento del Aire, lo que, a pesar de la deficiente redacción actual del artículo 39, resulta inadmisibile.

c) Identificación

Es indudable que el nuevo régimen establecido en la Convención para el sobrevuelo de los estrechos no incluye el preaviso ni la autorización previa (62). Sin embargo, hay que distinguir muy bien entre la exigencia de un "preaviso" y la de la simple identificación antes de ejercitar el derecho de tránsito.

El párrafo 3 del artículo 39 no incluye expresamente, entre las obligaciones de las aeronaves, el requisito de la identificación, y la posición de las grandes Potencias en la Conferencia pareció ser siempre que esa obligación de identificarse no existiría. Sin embargo, el más somero análisis de la cuestión revela que toda aeronave, tanto civil como de Estado, para poder hacer uso del derecho de tránsito con las debidas garantías, habrá de identificarse previamente.

Las razones son claras. En primer lugar, desde un punto de vista realista: ¿cómo diferenciar a una aeronave que se disponga a transitar por un estrecho de una posible aeronave agresora o, simplemente, de una aeronave extraviada? Para no correr el riesgo de una interceptación (indeseable y peligrosa siempre en el espacio aéreo), toda aeronave, necesariamente, habrá de anunciar sus intenciones. Cabe recordar al respecto que, incluso cuando el Tratado de Versalles impuso a Alemania, en virtud de su artículo 200, la obligación de tolerar el sobrevuelo de las

aeronaves militares aliadas, estas aeronaves estaban obligadas a acreditar su identidad (63).

En segundo lugar, el Reglamento del Aire, que las aeronaves en tránsito están obligadas a observar según el apartado a) del párrafo 3 (las aeronaves de Estado, sólo "normalmente"), establece claramente esa obligación en su norma 3.3.1.2.1, como parte del plan de vuelo que toda aeronave debe presentar en una serie de supuestos. Entre éstos la norma incluye: "e) todo vuelo a través de fronteras internacionales". También las aeronaves militares habrán de cumplir, por lo tanto, esa obligación, presentando "normalmente" su plan de vuelo.

Por otra parte, al tratar de las pretendidas zonas contiguas aéreas (véase supra, págs. 35 y sigts.) se ha hablado ya de la exigencia, precisamente por algunos de los Estados que preconizaron en la Conferencia la libertad de sobrevuelo de los estrechos, de una identificación de las aeronaves a gran distancia de sus costas, por simples razones de seguridad. Más aún, después de la aparición de las zonas económicas exclusivas, hay razones para defender que toda aeronave que penetre en una de ellas deberá identificarse. Es de observar que, en relación con el Estrecho de Gibraltar, Truver, después de manifestar que, en 1978, España moderó su postura en la Conferencia en lo que se refiere a la inmersión de los submarinos y la "autorización previa para el paso de los beligerantes por la superficie" (esto último es inexacto), dice que España "pidió que todos los vuelos -civiles y militares- sobre el Estrecho de Gibraltar se permitieran sólo a discreción de los Estados ribereños", lo que tampoco corresponde a la realidad, porque las aeronaves civiles se regirían por el Convenio de Chicago (64).

Debe señalarse, por último, que la Secretaría de la OACI, al declarar en el párrafo 9.10 de su documento C-

WP/7777 que, con arreglo al párrafo 3 del artículo 39 de la Convención de las Naciones Unidas, "no se contemplan vuelos no controlados en paso en tránsito sobre los estrechos utilizados para la navegación internacional", admitió implícitamente el deber de identificación, ya que ese control la exige necesariamente.

La obligación de identificación es tan importante que debe considerarse imprescindible aun en el caso de que, por circunstancias "anormales", las aeronaves de Estado no presenten el plan de vuelo a que las obliga la Sección 3.3 del Reglamento del Aire. Es decir, aun en el supuesto de que no se aceptasen la interpretación española de la palabra "normalmente" (véase infra, págs. 334 y 335), ni la subsistencia de las facultades reglamentarias de los Estados ribereños (véase infra, págs. 350 y sigts.), habría que admitir la obligación de identificarse de toda aeronave que pretendieran hacer uso de su derecho de paso en tránsito, por tratarse de un requisito que afecta directamente a la seguridad de los Estados ribereños y a la de la aviación, civil y militar, en general.

3. Régimen especial de las aeronaves de Estado

El artículo 39 de la Convención, en el apartado a) de su párrafo 3, después de decir que las aeronaves observarán el Reglamento del Aire establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional, aplicable a las aeronaves civiles, añade:

"... las aeronaves de Estado cumplirán normalmente tales medidas de seguridad y en todo momento operarán teniendo debidamente en cuenta la seguridad de la navegación;"

Es indudable la importancia de este precepto.

realmente decisivo para el sobrevuelo y que contiene una norma que, como dice Pastor Ridruejo, resulta "particularmente lesiva" para la seguridad de los Estados ribereños de un estrecho (65), aunque responda plenamente a los intereses estratégicos de las grandes Potencias. Para Yturriaga, el texto encierra una contradictio in terminis, ya que, si el interés supremo hubiera sido realmente la seguridad de la navegación, la Convención hubiera tenido que obligar a las aeronaves de Estado a cumplir siempre el Reglamento del Aire y otras medidas de seguridad. Sin embargo, el interés dominante de las grandes Potencias era su propia seguridad ("security" en inglés) y no la seguridad ("safety") de la navegación (66) y, a ese respecto, cita la elocuente declaración hecha por el representante de España el 26 de agosto de 1980:

"Pero, lo que más preocupa a mi delegación es que, según el apartado a) del párrafo 3 del artículo 39, las aeronaves de Estado queden prácticamente al margen de toda reglamentación, ya que sólo 'normalmente' habrán de cumplir las normas y medidas de seguridad establecidas por la OACI. La consecuencia inevitable es que esas aeronaves, en circunstancias estimadas 'anormales', representarán una amenaza cierta para la navegación aérea, para las poblaciones ribereñas de los estrechos y para la seguridad misma de los Estados sobrevolados." (67)

En una primera aproximación, las obligaciones de las aeronaves de Estado pueden desdoblarse en dos grupos: a) cumplir "tales medidas de seguridad", cosa que sólo deberán hacer "normalmente"; y b) operar teniendo debidamente en cuenta la seguridad de la navegación, cosa que deberán hacer "en todo momento", es decir, siempre.

Cuando el precepto habla de "tales medidas de seguridad" se está refiriendo, indudablemente, al Reglamento del Aire que acaba de citar, aunque la realidad es que el Reglamento del Aire no contiene sólo "normas de

seguridad". No obstante, hay que entender que se trata de una deficiencia de redacción y que se ha querido mencionar, simplemente, ese Reglamento. Pero enseguida se acumulan las preguntas: ¿Quién determinará si se cumple ese requisito de normalidad? ¿Se refiere el adverbio "normalmente" a una situación determinada (de la aeronave o del Estado de matrícula de la aeronave) o a un conjunto de sobrevuelos, de una o varias aeronaves? ¿Debe medirse la normalidad por criterios cualitativos o cuantitativos? La interpretación de las grandes Potencias, desde luego, es que el régimen aplicable en los estrechos a las aeronaves de Estado (es decir, básicamente, las militares, de policía y de aduanas) es exactamente el mismo de la alta mar. Por lo tanto, esas aeronaves observarán el Reglamento del Aire únicamente cuando lo estimen oportuno y teniendo en cuenta únicamente su propia conveniencia o seguridad, o bien, a un nivel superior, las de su país. No obstante, una obligación cuyo cumplimiento queda al arbitrio de una de las partes resulta difícilmente defendible, lo mismo en Derecho Internacional que en cualquier otro Derecho.

Contra tal interpretación se dirigieron la propuesta de Marruecos, presentada en el sexto período de sesiones (que eliminaba sencillamente la frase), y la propuesta oficial de España contenida en el documento A/CONF.82/L.109 y Corr. 1 a 3, que suprimía la palabra "normalmente". Esta última propuesta, como se recordará, fue sometida a votación momentos antes de aprobarse la Convención, consiguiendo un número apreciable de votos de apoyo y de abstenciones.

El verdadero problema se centra, desde luego, en el sentido que debe darse a la palabra "normalmente", palabra que, por cierto, siempre ha planteado problemas en el Derecho del Mar. En el presente caso, los escasos autores que se han ocupado del tema han arrojado muy poca luz sobre

la cuestión. Así, por ejemplo, Hailbronner se limita a decir que la Convención no indica qué criterios se aplicarán para definir el término y, por consiguiente, ese apartado concede a las aeronaves de Estado una discreción considerable para desviarse de las Reglas del Aire (68).

La cuestión no es sencilla. Una primera interpretación de la palabra, posible pero forzada, es que las aeronaves de Estado habrán de cumplir el Reglamento del Aire "de acuerdo con la norma establecida" y, por lo tanto, exactamente igual que las aeronaves civiles. Lo que haría esa frase sería simplemente reiterar la obligación general, para evitar cualquier duda, y establecer, además, para las aeronaves de Estado, una obligación especial: la de operar en todo momento "teniendo debidamente en cuenta la seguridad de la navegación".

Esta interpretación, aunque gramaticalmente posible, resulta difícil de sostener, habida cuenta de la historia del precepto. No obstante, es la interpretación por la que se inclina decididamente Grecia en sus comentarios al estudio, tantas veces mencionado, de la Secretaría de la OACI, sobre las posibles repercusiones de la Convención en los instrumentos de Derecho Aéreo. En opinión del Gobierno de ese país:

"... difícilmente se habría podido formular en términos más precisos, inequívocos y obligatorios el hecho de que las aeronaves de Estado se asimilan a las aeronaves civiles. Agregaríamos, incluso, que el principal objetivo, por no decir el único, de esta disposición es imponer dicha asimilación."

Y termina diciendo:

"Por último, al interpretar esta disposición, no debemos olvidar que la adopción del nuevo concepto de paso en tránsito fue una concesión por parte de los Estados ribereños de los estrechos internacionales a favor de los Estados que pasan por ellos,

especialmente de los que desean que no se obstaculice el paso de los buques y aeronaves de Estado. Como contrapartida a esta concesión se impusieron a las aeronaves de Estado las obligaciones contenidas en el inciso a) del apartado 3 del artículo 39, con el fin de asegurar el cumplimiento estricto de las normas establecidas por la OACI para la seguridad de la navegación aérea en los estrechos internacionales de menor anchura." (69)

Otra interpretación, más plausible, es la de que las aeronaves de Estado habrán de observar el Reglamento del Aire "salvo fuerza mayor o dificultad grave". Este es el sentido de la declaración interpretativa formulada por España, al amparo del artículo 310 de la Convención que lo autoriza, en el momento de firmar el Convenio. Concretamente, la declaración hecha por el Gobierno español el 4 de diciembre de 1984 decía:

"Con respecto al artículo 39, párrafo 3, el Gobierno español entiende que la palabra "normalmente" significa 'salvo fuerza mayor o dificultad grave'." (70)

En contra de esa interpretación puede alegarse que, de ser cierta, la frase resultaría innecesaria, toda vez que, en análogas circunstancias, también las aeronaves civiles están exentas de observar el Reglamento del Aire. No obstante, su inclusión aparece justificada si se piensa que los casos de "fuerza mayor" o "dificultad grave" para una aeronave de Estado pueden ser distintos (y más numerosos) que los de una aeronave civil, y resultaba conveniente, por ello, prever expresamente la excepción. Más aún: esa "fuerza mayor" o "dificultad grave" pueden referirse no sólo a la aeronave misma, sino a su Estado de matrícula o a un país aliado, interpretaciones que la declaración española no excluiría. En cualquier caso, la carga de la prueba recaería siempre sobre el Estado cuya aeronave hubiera incumplido las normas.

Tampoco es posible aducir que la referencia a los casos de fuerza mayor se encuentra ya en el apartado c) del párrafo 1 del artículo 39, porque ese apartado trata sólo del caso de la realización de actividades distintas de las relacionadas con el tránsito, sin que se requiera ninguna infracción de reglamentos. Ni podría alegarse, finalmente, que esa interpretación haría que las aeronaves militares quedaran sometidas a más requisitos que las civiles, ya que ésa ha sido precisamente la situación histórica y vigente, y la que mejor responde a la especial peligrosidad de las aeronaves militares.

En cualquier caso, aunque pueda aducirse que no era ésa la interpretación de quienes elaboraron las propuestas en que se basó el texto definitivo, la interpretación española resulta más que defendible, ya que nada impide estimar que es la que quisieron dar a ese artículo la mayoría de los países que prestaron su consentimiento o firmaron luego la Convención. Por otra parte, la marcada resistencia de muchos Estados a aceptar dicho precepto, manifestada en la votación ya mencionada, abona ampliamente una interpretación restrictiva.

Caminos estima que la declaración hecha por España en el momento de la firma parece orientada a modificar las disposiciones sobre sobrevuelo del paso en tránsito y trata claramente de obviar la derrota de su enmienda (supresión de la palabra "normalmente") (71). Yturriaga, sin embargo, subraya con razón que lo que pretende la declaración es simplemente puntualizar lo que puede considerarse "anormal". El apartado a) del párrafo 3 de ese artículo - dice- ha traspasado los límites del régimen de paso en tránsito tal como fue definido por sus propios inventores: no se pretende ya lograr un sobrevuelo "rápido e ininterrumpido" sino ejercer una absoluta libertad de tránsito, a costa de la seguridad de la navegación y de la

de los Estados ribereños (72). También Riquelme señala que se trata sólo de llenar de contenido el término "normalmente", determinando qué situaciones podrían catalogarse como anormales o excepcionales (73).

Otra posible interpretación es la de que las aeronaves de Estado habrán de cumplir esas normas en situaciones "normales", lo que puede referirse tanto a la situación política mundial (guerra fría, conflictos armados limitados o no, etc.), como a la situación de la propia aeronave, sin necesidad de que se encuentre en peligro (misiones especiales, secretas, etc.). Sin embargo, una vez más, ¿quién calificará la situación de anormal? (74) ¿Puede quedar esa determinación al arbitrio del Estado de matrícula o, simplemente, del comandante de la aeronave? (Un caso que viene inmediatamente a la memoria es el de la intervención de los Estados Unidos en Libia, el 15 de abril de 1986. España, que había negado el sobrevuelo del territorio nacional a las aeronaves militares de los Estados Unidos, puso interés en subrayar que el paso de esas aeronaves se había hecho por el Estrecho de Gibraltar, con lo que implícitamente reconocía la legitimidad de ese paso, habida cuenta de las circunstancias. No obstante, como ya se ha dicho - y con independencia de que la Convención no está en vigor y del problema de su ratificación -, no consta la existencia de ninguna declaración oficial y de las informaciones de prensa no puede deducirse con seguridad si las aeronaves de los Estados Unidos sobrevolaron o no el mar territorial español).

Una penúltima interpretación, más coincidente con la de las grandes Potencias, es la de que las aeronaves de Estado habrán de cumplir "habitualmente" el Reglamento del Aire, es decir, en un porcentaje elevado de casos. La determinación numérica de esa "habitualidad" no será fácil,

pero, según esa tesis, el párrafo 3 del artículo 39 justificaría sólo una reclamación por vía diplomática cuando un Estado ribereño estimase que las aeronaves de otro Estado no estaban cumpliendo habitualmente el Reglamento del Aire.

A esta interpretación pareció inclinarse la Secretaría de la OACI en su primer análisis, en el tantas veces citado documento C-WP/7777, al decir en su párrafo 9.8 que el Reglamento del Aire "no se aplica automáticamente a las aeronaves de Estado" (75). Ahora bien, la realidad es que la redacción de ese párrafo 9.8 resulta poco afortunada, ya que continúa diciendo que, "con todo, dichas aeronaves deberán tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación, siendo el cumplimiento del Reglamento del Aire el mejor modo de lograrla", con lo que parece reducir las obligaciones de las aeronaves de Estado a la de tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación, siendo la observancia del Reglamento del Aire una especie de recomendación con ese fin. No obstante, el tenor literal del apartado a) del párrafo 3 del artículo 39 no avala tal interpretación, ya que resulta claro que, como ya se ha dicho, ese apartado encierra dos obligaciones distintas: una genérica, que es la de cumplir normalmente el Reglamento de Aire, y otra absoluta y sin excepciones - exigible no sólo en los casos en que se pueda y deba cumplir el Reglamento del Aire, sino también cuando no resulte posible hacerlo-, que es la de tener en cuenta, al menos, la seguridad de la navegación.

La última interpretación de todas es la de las grandes Potencias: las aeronaves militares cumplirán el Reglamento del Aire, sencillamente, cuando lo tengan a bien. A esta interpretación parece inclinarse, Treves, deduciéndola del rechazo por la Conferencia de la propuesta española oporientada a suprimir la palabra "normalmente",

Para este autor, sorprendentemente:

"... ese rechazo implica que no podrá considerarse que las aeronaves militares violan la Convención ni que no están ejerciendo su derecho de paso en tránsito si contravienen los reglamentos de la OACI que se refieren a la seguridad aérea" (76).

Tal interpretación debe rechazarse sin vacilaciones, pues priva de cualquier significado a la palabra "normalmente": parece indudable que la Convención establece una norma para las aeronaves de Estado, aunque esa norma admita excepciones y sea discutible la amplitud de éstas. Por otra parte, hay que señalar que, si se aceptara (cosa que no hacen los Estados Unidos) el criterio mantenido por la Secretaría de la OACI en el documento mencionado (párrafo 9.10) en lo que se refiere a la identificación, las aeronaves de Estado habrían de cumplir siempre, al menos en este aspecto, el Reglamento del Aire.

4. Responsabilidad

Si bien hay que entender que las aeronaves civiles, en su paso en tránsito por los estrechos, quedarán sometidas a las normas generales sobre responsabilidad aplicables en el ámbito aéreo, el párrafo 5 del artículo 42 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece una norma especial para las aeronaves (y los buques) de Estado. Ese párrafo dice:

"5. El Estado del pabellón de un buque o el Estado de registro de una aeronave que goce de inmunidad soberana y actúe en forma contraria a dichas leyes y reglamentos o a otras disposiciones de esta parte incurrirá en responsabilidad internacional por cualquier daño o perjuicio causado a los Estados ribereños de estrechos."

Platzöder considera que hay que ver en este precepto un nuevo principio de responsabilidad: el de que "de la jurisdicción del Estado del pabellón se sigue la responsabilidad del Estado" (77). Es de observar, en primer lugar, que esas "leyes y reglamentos" de que trata ese mismo artículo 42 en sus párrafos anteriores se refieren sólo al tráfico marítimo, por lo que difícilmente podrán ser infringidos por las aeronaves, y que, por otra parte, sólo se habla de daños o perjuicios causados "a los Estados ribereños" (frase que, aun interpretada ampliamente, no puede extenderse a los daños y perjuicios causados a otras aeronaves o buques, o a nacionales de Estados no ribereños). Por consiguiente, las aeronaves de Estado responderán, en virtud de ese artículo, únicamente cuando hayan infringido las obligaciones que les imponen los apartados a) o b) del párrafo 3 del artículo 39. Ahora bien, si se parte de la tesis de las grandes Potencias de que la palabra "normalmente" del apartado a) significa más o menos "cuando lo estimen oportuno" y se tiene en cuenta que la obligación impuesta en el apartado b) es de cumplimiento difícil de comprobar, habrá que llegar a la conclusión de que una aeronave de Estado sólo responderá, con arreglo a la nueva Convención, cuando pueda probarse que, además de no haber observado el Reglamento del Aire, no ha operado en todo momento "teniendo debidamente en cuenta la seguridad de la navegación" (78).

Tal interpretación resulta inaceptable, pero, incluso aunque no se admita un significado más restringido de la palabra "normalmente" y la obligación de las aeronaves de cumplir, no sólo el Reglamento del Aire en sentido estricto, sino también las reglamentaciones del Estado ribereño que no obstaculicen el derecho de paso en tránsito, ¿cómo sería posible admitir, por ejemplo, que una aeronave militar dotada de armamento nuclear sólo quede

obligada a responder de los daños que cause cuando pueda demostrarse que ha violado alguna norma? ¿No debería responder también en caso de simple accidente, por aplicación del principio de responsabilidad objetiva, recogido en tantos Convenios de Derecho Aéreo? Y, por otra parte, ¿cabe admitir que no exista ningún tipo de responsabilidad por los daños que esas aeronaves puedan causar a buques o aeronaves de Estados no ribereños?

No es de extrañar que Kean, el ponente designado por el Comité Jurídico para informarle en su 26º período de sesiones, confiese su perplejidad ante la redacción de ese artículo 42, que, después de excluir a las aeronaves en sus párrafos 1 a) y c), 2 y 4, parece igualar a aeronaves y buques de Estado, a efectos de la posible contravención de sus disposiciones, en su párrafo 5. Escribe Kean:

"Este Ponente se ha visto incapaz de conseguir una explicación satisfactoria del artículo 42, pero sí ha podido observar que en el artículo 39.1.c) se exige a las aeronaves que se abstengan de realizar toda actividad que no esté relacionada con sus modalidades normales de tránsito rápido e ininterrumpido, salvo en situaciones de socorro o fuerza mayor" (79).

Hay que recordar que los Estados Unidos, ante la Comisión de los Fondos Marinos, propusieron, incluso para los buques de guerra y aeronaves militares, una **responsabilidad** objetiva en el caso de desviación de las **normas** de la OCMI (hoy OMI) y de la OACI, respectivamente. Se trataba, pues, de una responsabilidad "objetiva" en el sentido anglosajón (no de una responsabilidad estricta o absoluta) que hubiera exigido la previa demostración de la infracción de unas normas. Sin embargo, en su "Proyecto de artículos sobre la anchura del mar territorial, los estrechos y las pesquerías" (80) no mencionaban la responsabilidad.

El documento presentado por la Unión Soviética ante

esa misma Comisión (81), sin embargo, disponía en el apartado c) del párrafo 2 de su segundo artículo, no numerado, que:

"c) Los daños causados a los Estados ribereños como consecuencia del sobrevuelo de aeronaves deberán ser reparados por el Estado al que pertenezca la aeronave que los haya causado o por las personas jurídicas sometidas a su jurisdicción o que actúen en su nombre."

La propuesta formulada por los países socialistas en el período de sesiones de Caracas, en 1974 (82) contenía una fórmula más completa en su artículo 3.2.c):

c) Los daños causados a los Estados ribereños del estrecho, a sus nacionales o personas jurídicas por la aeronave que sobrevuele el estrecho, serán compensados por el propietario del avión o el causante del daño y si éstos no lo hicieren, tales daños serán compensados por el Estado de matrícula del avión;"

Por su parte, la propuesta oficiosa presentada por Marruecos en el séptimo período de sesiones (83), añadía al texto tres artículos más, relativos a las "Obligaciones de los Estados usuarios de estrechos":

"Artículo A. Los Estados adoptarán las medidas legislativas y reglamentarias necesarias para que todos los buques que enarboles su pabellón y todas las aeronaves matriculadas en ellos estén provistos, en el ejercicio del derecho de paso en tránsito, de la garantía adecuada para satisfacer eventualmente cualquier reclamación por pérdida o daños causados al Estado ribereño del estrecho.

Artículo B. (Se refería sólo a los buques).

Artículo C. Los perjuicios que pudieran causarse a los Estados ribereños del estrecho, a sus nacionales o a sus personas jurídicas por el paso en tránsito de aeronaves por encima del estrecho darán lugar a una indemnización por parte del propietario de la aeronave o de cualquier otra persona que sea

responsable del perjuicio y, a falta de éstos, por el Estado en que esté matriculada la aeronave."

Este último proyecto de artículo era muy interesante, ya que no sólo trataba de introducir una responsabilidad objetiva del Estado por sus propios actos, sino también una responsabilidad subsidiaria, de ese carácter, por los actos de sus nacionales. Como escribía Treves en un artículo publicado unos años antes sobre las tendencias recientes de la responsabilidad en el nuevo Derecho del Mar:

"Frente a las propuestas más 'ortodoxas', que distinguen entre responsabilidad internacional de los Estados por sus propios actos y responsabilidad de Derecho interno por los actos de los particulares, se encuentran propuestas inspiradas en tendencias recientes (...) del Derecho Mercantil internacional en materia de responsabilidad: tendencia según la cual el Estado responde en Derecho Internacional incluso de los actos de los particulares y tendencia que somete al derecho interno incluso la responsabilidad del Estado por sus propios actos" (84)

Cualquiera que sea la crítica que se pueda hacer de esos artículos propuestos por Marruecos, que sólo tenían en cuenta los intereses de los Estados ribereños y eran, sin duda, de redacción perfectible, es evidente que incorporaban un importante principio de Derecho Internacional que hubiera sido esencial recoger en el nuevo Derecho del Mar. Como se decía en el memorándum distribuido por España en Ginebra, en 1978:

"Todo Estado cuyos buques y aeronaves ejercitasen el derecho de paso en tránsito debería estar obligado a reparar en todos los casos los daños causados, sin perjuicio de su derecho de repetir contra terceros responsables." (85)

Es cierto que, en gran parte por la insistencia de la Delegación de España, en el noveno período de sesiones de

la Conferencia se incluyó en el texto un nuevo artículo -el 304 actual- que dejaba a salvo la aplicación de las normas vigentes en materia de responsabilidad por daños y el desarrollo de nuevas normas. Su texto ha sido ya citado:

"Las disposiciones de esta Convención relativas a la responsabilidad por daños se entenderán sin perjuicio de la aplicación de las normas vigentes y del desarrollo de nuevas normas relativas a la responsabilidad en derecho internacional."

Tal artículo, sin embargo, aunque permita una evolución futura, dista mucho de resolver satisfactoriamente el problema de la responsabilidad de las aeronaves de Estado, al no contener ningún reconocimiento del necesario principio de la responsabilidad objetiva. Yturriaga, sin embargo, estima que deja al menos la puerta abierta a la aplicación de tal principio (86).

D) DERECHOS DE LAS AERONAVES

El derecho fundamental de las aeronaves es el especificado en el párrafo 1 del artículo 38 de la Convención, el cual, como se ha visto, determina que, en los estrechos a que se refiere el artículo 37:

"(...) todos los buques y aeronaves gozarán del derecho de paso en tránsito, que no será obstaculizado."

El paso en tránsito, como se recordará también, se define en el párrafo 2 del mismo artículo, diciendo que se entenderá por tal:

"... 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..."

Yturriaga observa que, lo mismo que en la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua de Ginebra, de 1958, el titular del derecho no es aquí el Estado de matrícula de la aeronave sino la aeronave misma, lo que resulta criticable, ya que, en buena técnica jurídica, no puede decirse que una aeronave sea capaz de asumir las obligaciones y responsabilidades que derivan del derecho que se les reconoce (87).

Por otra parte, subraya también que ese derecho se concede a todas las aeronaves, tanto las civiles (dedicadas a servicios regulares o no regulares), como las de Estado. Es de señalar que el empleo de esa expresión generalizadora ("todos los buques y aeronaves") se ha querido cargar luego de sentido a efectos de la posible aplicación de la Convención a los Estados no signatarios. Kean, en su informe al Comité Jurídico en su 26º período de sesiones, se muestra prudente al respecto ("expresión que parece incluir las aeronaves matriculadas en Estados que no son Partes") (88).

Por último, tanto para Caminos (89) como para Yturriaga (90), el artículo implica la exclusión de cualquier autorización o notificación previas como requisito para el paso. Ello es muy cierto, pero hay que hacer una puntualización importante, en lo que se refiere a la necesidad de la identificación.

E) OBLIGACIONES COMUNES DE LOS ESTADOS USUARIOS Y LOS ESTADOS RIBERENOS

El artículo 43 de la Convención, titulado "Ayudas para la navegación y la seguridad y otras mejoras, y prevención, reducción y control de la contaminación", determina que:

"Los Estados usuarios y los Estados ribereños de un estrecho deberían cooperar mediante acuerdo:

a) Para el establecimiento y mantenimiento en el estrecho de las ayudas necesarias para la navegación y la seguridad u otras mejoras que faciliten la navegación internacional; y

b) Para la prevención, la reducción y el control de la contaminación causada por buques."

Robertson dice que, aunque parece evidente que dicho artículo, contenido ya en la propuesta original británica (91), se incluyó en el texto para hacerlo más atractivo a los Estados ribereños, no fue nunca objeto de debate (92). Su redacción permitiría a los Estados afectados por la "servidumbre" de un estrecho compartir sus cargas económicas, especialmente en relación con el establecimiento y mantenimiento de ayudas a la navegación.

Al menos en el Estrecho de Malaca, la práctica de los Estados parece estar evolucionando efectivamente en el sentido de este artículo 43. El Japón, que es usuario "indirecto" de ese estrecho (usuario sólo a efectos de tránsito, sin recalar en ninguno de sus puertos), ha mostrado su buena disposición para cooperar con los tres Estados ribereños, a los que los usuarios "directos" pagan sus respectivos derechos en los puertos en que hacen escala (93). En cualquier caso, la cuestión está estrechamente relacionada con la de la comercialización de los Estrechos, del que se hablará más adelante (véase infra, págs. 392 y sigts.).

El artículo 43, sin embargo, está formulado en términos imprecisos y no señala cómo se hará el reparto de cargas ni prevé mecanismo alguno de cooperación. Para el mismo Robertson (94), la organización apropiada sería la Organización Marítima Internacional, habida cuenta del carácter multilateral que tendrán normalmente las negociaciones. Yturriaga, en cambio, parece estimar que se tratará normalmente de acuerdos bilaterales, y subraya que

ese artículo más parece una declaración de intenciones que una fuente de auténticas obligaciones para los Estados usuarios o ribereños (95).

Hay que decir por último que aunque el artículo 43, como revela claramente su párrafo b), fue redactado pensando en la navegación marítima, su párrafo a) se refiere a la "navegación internacional" en general, por lo que puede estimarse aplicable también a la aérea (en cuyo caso la cooperación podría hacerse en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional).

F) OBLIGACIONES ESPECIFICAS DE LOS ESTADOS RIBERENOS

1. No obstaculizar el paso en tránsito

El párrafo 1 del artículo 38 de la Convención, como ya se ha visto, dice que, en los estrechos a que se refiere el artículo 37:

"... todos los buques y aeronaves gozarán del derecho de paso en tránsito, que no será obstaculizado;"

Aunque, al prohibir cualquier obstáculo, parece estar pensando en los Estados ribereños, cabe preguntarse si la formulación no es deliberada: nadie -tampoco terceros **Estados**- tendrá derecho a obstaculizar el paso en tránsito.

El artículo 44 de la Convención concreta esa obligación, al incluirla entre los deberes de los Estados ribereños. Dice así: "Los Estados ribereños de un estrecho no obstaculizarán el paso en tránsito ...". Yturriaga se pregunta si existe alguna diferencia entre los términos ingleses "impede" y "hamper", que se utilizan, respectivamente en esos dos artículos. Llega a la conclusión de que, aunque no son completamente sinónimos,

transmiten la misma idea y justifican una interpretación analógica (96). Cabría añadir, en apoyo de esa tesis, que el texto español de la Convención, igualmente auténtico, utiliza en ambos casos una misma palabra: "obstaculizar".

Como ya se ha visto, la soberanía de los Estados ribereños, en virtud del párrafo 1 del artículo 34 de la Convención, no queda suprimida ni suspendida, ni siquiera en relación con las aeronaves en tránsito. No obstante, las restricciones que el nuevo régimen supone son importantes, al limitar toda clase de actividades que puedan entrañar un obstáculo para el tránsito, como maniobras militares, aprovisionamientos en vuelo, etc. (97).

La obligación de no obstaculizar el paso en tránsito es, desde luego, la fundamental del Estado ribereño, pero, como ha señalado algún autor (hablando del paso inocente), la realidad es que, en sentido estricto, cualquier norma del Estado ribereño "obstaculizará" de algún modo la navegación (98). Resulta pues, necesario, fijar los límites de esa restricción, y los criterios no pueden ser otros que los de proporcionalidad y responsabilidad, sin que pueda deducirse de esta obligación general una denegación absoluta de una actividad normativa que, por otra parte, la propia Convención reconoce.

Lo que es indudable es que ni los reglamentos marítimos dictados de conformidad con el párrafo 1 del artículo 42, ni las reglamentaciones aéreas aplicables en virtud de la regla 2.1.1 del Reglamento del Aire (véase infra, pág. 350 y sigts.) podrán traducirse, directa o indirectamente, en obstáculos para la navegación marítima o el sobrevuelo de los estrechos.

Hay que subrayar también que existe una diferencia importante con respecto al paso inocente. En efecto, al regular éste se dice (artículo 24, párrafo 1) que el Estado ribereño no pondrá dificultades al paso inocente de buques

extranjeros por el mar territorial salvo de conformidad con la Convención. No obstante, el apartado a) del mismo artículo añade que el Estado ribereño se abstendrá de "imponer a los buques extranjeros requisitos que produzcan el efecto práctico de denegar u obstaculizar el derecho de paso inocente". Es decir, se prohíbe "denegar u obstaculizar" el paso inocente, pero no poner "dificultades" de conformidad con la Convención (99). En el caso del paso en tránsito, sin embargo, se prohíbe obstaculizarlo, con carácter absoluto.

2. Dar a conocer cualquier peligro

El artículo 44 no impone a los Estados sólo una obligación pasiva, la de "no obstaculizar", sino también una activa. Dice así:

"... y darán a conocer de manera apropiada cualquier peligro que, según su conocimiento, amenace a la navegación en el estrecho o al sobrevuelo del estrecho. ...".

Los autores se limitan normalmente a constatarlo, sin otro comentario. Sin embargo, la realidad es que el artículo, al imponer esa obligación, refuerza indirectamente la soberanía que proclama el artículo 34. En efecto, no son sólo razones de vecindad geográfica las que motivan esta parte del artículo 44, sino la indudable responsabilidad que incumbe al Estado ribereño en el estrecho cuyas aguas quedan bajo su soberanía o jurisdicción.

3. No discriminar entre las aeronaves

Robertson señala tres disposiciones de la Convención que prohíben, directa o indirectamente, la discriminación: el empleo de las palabras "todos los buques y aeronaves" en el párrafo 1 del artículo 38; el párrafo 3 de ese mismo artículo, que sujeta toda actividad que no constituya un ejercicio del derecho de paso en tránsito por un estrecho a las demás disposiciones aplicables de la Convención; y la norma explícita del párrafo 2 del artículo 42, en el sentido de que las leyes y reglamentos dictados por los Estados ribereños "no harán discriminaciones de hecho o de derecho entre los buques extranjeros" (no se habla de aeronaves) (100).

No obstante, el propio Robertson indica algunas restricciones. Así, es evidente, por ejemplo, que la frase "todos los buques y aeronaves" no incluirá a los buques (o aeronaves) piratas, los dedicados al tráfico de esclavos y los que no enarbolan pabellón (o las aeronaves no matriculadas; sobre la aplicación del régimen a los buques y aeronaves de Estados que no sean Partes en la Convención.

En cuanto a la disposición del párrafo 3 del artículo 38, que determina que:

"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."

redunda indirectamente en una garantía de ausencia de discriminación para los buques y aeronaves en tránsito, ya que garantiza que sólo se tendrán en cuenta sus actividades y no otros criterios como, por ejemplo, su nacionalidad, su tipo, su cargamento o su destino (101).

Por último, el párrafo 2 del artículo 42 garantiza la falta de discriminación en las leyes y reglamentos dictados por los Estados ribereños. Dicho párrafo no se refiere a las aeronaves, pero es indudable que, al dictar sus

reglamentaciones para éstas, los Estados tampoco podrán establecer discriminaciones, por aplicación de los principios generales recogidos en el Convenio de Chicago. No puede aceptarse el razonamiento de Robertson que, partiendo de la base de que las aeronaves no tienen obligación alguna de obedecer las leyes y reglamentos del Estado ribereño o, mejor dicho, de que éste no puede dictarlos, llega a la conclusión de que la falta de discriminación entre las aeronaves se deduce precisamente del silencio de la Convención (102).

G) DERECHOS DE LOS ESTADOS RIBERENOS

1. Facultades reglamentarias

El artículo 37 de Convenio de Chicago de 1944 dice que:

"Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea."

Con ese fin, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en virtud de ese mismo artículo, "adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales" relativos a una serie de materias, entre ellas (párrafo c)) las "Reglas del aire y métodos de control del tránsito aéreo".

No obstante, según el artículo 38 del mismo Convenio:

"Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de

tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimientos internacionales, después de enmendados éstos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de los establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional."

Por su parte, el artículo 12 obliga a los Estados contratantes a:

"... adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar."

Además, se comprometen a:

"... mantener sus propios reglamentos sobre este particular conformes en todo lo posible, con los que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio."

Como ya se ha visto (véase supra, págs. 25 y sigts), sobre la alta mar no se aplican otras reglas que las establecidas por la OACI. Por último, en virtud de ese mismo artículo 12, los Estados contratantes se comprometen a **asegurar** que se procederá contra todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables. Es de subrayar que esa facultad de dictar y aplicar reglamentaciones aéreas no constituye únicamente un derecho, sino también un deber (103).

El artículo 42 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar lleva el epígrafe "Leyes y reglamentos de los Estados ribereños de estrechos relativos al paso en tránsito". Su párrafo 1 determina que:

"1. Con sujeción a las disposiciones de esta sección, los Estados ribereños de estrechos podrán dictar leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito por lo estrechos, respecto de todos o algunos de los siguientes puntos:

a) La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo de conformidad con el artículo 41;..."

La omisión de toda referencia al tráfico aéreo resulta llamativa. El párrafo 2 del mismo artículo, ya examinado, se refiere sólo a "los buques extranjeros", olvidando a las aeronaves, y la misma ausencia se observa en el párrafo 4, que sólo dice que "los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso en tránsito cumplirán dichas leyes y reglamentos". Se ha hecho ya alusión al desconcierto de Kean, el ponente nombrado por el Comité Jurídico de la OACI, ante la redacción de este artículo.

No obstante, en la anteriormente citada propuesta de los Estados Unidos a la Comisión de los Fondos Marinos (104), si bien no se aludía expresamente a la facultad de dictar reglamentaciones aéreas, se reconocía a los Estados ribereños la facultad de establecer corredores apropiados para el tránsito de todos los buques y aeronaves, y en la propuesta de la Unión Soviética a esa misma Comisión (105), recogida luego esencialmente en la propuesta presentada por los países socialistas en el período de sesiones de Caracas (106), se hablaba no sólo de "corredores aéreos especiales" sino también de alturas de vuelo y procedimientos de enlace por radio.

Por su parte, Marruecos, en su propuesta oficiosa presentada el séptimo período de sesiones (107), sugirió que el párrafo 1 del artículo 4 debería modificarse para que dijera:

"1. Los Estados ribereños de un estrecho podrán dictar leyes y reglamentos de conformidad con las

disposiciones de la presente Convención y de las demás normas de derecho internacional, relativas al paso en tránsito por el estrecho, respecto de todos los siguientes puntos o algunos de ellos:

a) La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo y aéreo de conformidad con el artículo 41;"

Grecia propuso en ese mismo período de sesiones (108), y reiteró luego en el undécimo (109), la siguiente modificación del apartado a) del párrafo 1 del artículo 42:

"La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo, así como la seguridad del tráfico aéreo y las normas, reglamentos y procedimientos de la OACI, de conformidad con las disposiciones del artículo 41."

¿Cómo debe interpretarse el silencio de la Convención? ¿Se priva en ella a los Estados ribereños de toda facultad reglamentaria en el espacio aéreo situado sobre sus estrechos o, por lo menos, se les priva en todo lo referente al paso en tránsito de las aeronaves? ¿O bien debe considerarse que se trata, sencillamente, de una materia regida por otros convenios internacionales, especialmente el de Chicago, y que, siempre que ello no impida la plena aplicación de la Convención de 1982 en lo relativo al paso en tránsito, los Estados ribereños conservan íntegramente sus facultades reglamentarias?

La realidad es que el texto de la Convención resulta muy poco claro al respecto (110), lo que se explica, en parte, por las vicisitudes de su elaboración y, en parte, por el deseo deliberado de algunos países de mantener una ambigüedad susceptible de ser interpretada de acuerdo con sus intereses (111).

Para Treves, el Estado ribereño carece de facultades reglamentarias del tránsito aéreo, toda vez que la enumeración que hace el artículo 42 es de carácter limitativo, lo que se aprecia aún mejor -dice- en los

textos distintos del francés, que hablan, por ejemplo de "any or all of the following:" (en el texto español, "todos o algunos de los siguientes puntos:") (112). Sin embargo, la verdad es que esa redacción sólo implica que el Estado ribereño podrá dictar reglamentos sobre alguna de esas materias o sobre todas ellas, pero no excluye que pueda haber otras materias igualmente susceptibles de ser reguladas por él, sobre todo en virtud de otros convenios internacionales.

Reisman señala que, aunque el artículo 39 habla de las obligaciones de los usuarios, presupone necesariamente unos derechos correspondientes de los Estados ribereños, y puede interpretarse en el sentido de que permite a esos Estados una amplia competencia reglamentaria y ejecutiva en todo lo que se refiere al paso en tránsito. Subraya también que no existe en esta Parte III de la Convención un artículo parecido al 236 (relativo a la protección y preservación del medio marino), que contenga una cláusula de "inmunidad soberana". Por el contrario, el párrafo 5 del artículo 42 somete a responsabilidad a los buques y aeronaves que gocen de esa inmunidad e infrinjan las leyes o reglamentos de los Estados ribereños (113).

Hailbronner, sin embargo, argumenta con razón que, aunque una primera lectura del párrafo parece presuponer la existencia de reglamentaciones aéreas de los Estados, ese párrafo también tiene sentido si no se permiten tales reglamentaciones. En efecto, los buques podrían incurrir en responsabilidad por ambos conceptos (actuar en contra de las leyes o reglamentos del Estado ribereño o en contra de otras disposiciones de esa Parte de la Convención); las aeronaves, sólo por la infracción de las obligaciones que en esa Parte se establecen. Esta interpretación de Hailbronner es literalmente correcta, pero hace caso omiso de la historia del precepto y, por otra parte, conduce a

resultados inadmisibles en materia de responsabilidad de las aeronaves de Estado (114).

Otros autores, como Moore, afirman que la competencia unilateral concedida a los Estados en la Convención se encuentra cuidadosamente limitada. Sólo en los cuatro casos que se especifican en el párrafo 1 del artículo 42 podrá dictar el Estado ribereño leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito. Aunque este autor, como muchos otros, no trata concretamente de las leyes y reglamentos relativos al tráfico aéreo, parece considerar, en el contexto de su argumentación, que el Estado ribereño carece por completo de competencia en esa materia (115).

Robertson incurre al respecto en abierta contradicción, ya que, después de decir que la intención de la Convención es tratar de forma idéntica la navegación marítima y el sobrevuelo, niega a los Estados ribereños facultades reglamentarias sobre las aeronaves, y afirma, sorprendentemente, que esa diferencia es consecuencia de la historia y de la práctica de la navegación de superficie y de la aérea (116). La realidad es que, precisamente esa historia y esa práctica obligarían a reconocer a los Estados ribereños facultades muy superiores en el caso del sobrevuelo.

También Hailbronner, ya citado, considera que difícilmente puede suponerse que la autoridad legislativa explícitamente concedida en el artículo 42 en relación con los buques se aplique, por analogía, a las aeronaves en tránsito. Acertadamente, pone de relieve que esa facultad reglamentaria se encuentra - valga la redundancia - estrictamente reglamentada, sin que pueda ampliarse a otros supuestos (117). Su argumentación es correcta, pero no la conclusión a que llega, ya que las facultades reglamentarias del Estado ribereño no se derivan de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar,

sino del Convenio de Chicago y de otros instrumentos internacionales de Derecho Aéreo. Por otra parte, no puede tomarse en serio su afirmación de que, por lo que se refiere a las aeronaves en tránsito:

"... presumiblemente se deniega la autoridad reglamentaria porque, a diferencia de las actividades de los buques en tránsito, las de las aeronaves no se consideran potencialmente perjudiciales para los intereses básicos de los Estados ribereños del estrecho" (118).

La Secretaría de la OACI, en su estudio preliminar tantas veces mencionado, de 1984 (119), no dedicó expresamente su atención al problema, si bien, de sus afirmaciones sobre la "obligatoriedad" (párrafos 9.6 y 9.7) y la "aplicabilidad absoluta" en los estrechos del Reglamento del Aire (párr. 19.2), y sobre la imposibilidad de que los Estados ribereños exijan la aplicación de sus propios reglamentos del aire (párrafo 9.13) se deduce su postura claramente contraria a la aplicación de otras reglamentaciones. Hay que recordar, sin embargo, que el citado documento es sólo una primera aproximación al tema, contradicha luego por muchos Estados.

En realidad, parece mucho más seguro estimar que las facultades reglamentarias que concede a los Estados al Convenio de Chicago no quedan anuladas por la nueva Convención, y no sólo por lo que se refiere, en general, al espacio aéreo situado sobre los estrechos (lo que resulta indudable), sino ni siquiera en relación con el paso en tránsito. Los argumentos que pueden alegarse son importantes y numerosos.

En primer lugar, desde un punto de vista puramente lógico, no parece admisible que la Convención conceda facultades reglamentarias en materia de navegación marítima y las niegue para la navegación aérea, sobre todo teniendo en cuenta que el cambio que introduce en ésta es mucho más

drástico: en el mar, se sustituye el "paso inocente" por el "paso en tránsito"; en el aire, si se aceptara esa tesis de la ausencia de toda facultad reglamentaria, se habría pasado de un régimen de prohibición (en el caso de las aeronaves de Estado) o de tránsito reglamentado (en el caso de las civiles) a un régimen de sobrevuelo libre. Hasta autores que sostenían posiciones maximalistas, como Lawrence, admitían, antes de la Conferencia, que el sobrevuelo de los estrechos debería quedar sometido a "ciertos controles del Estado ribereño o de algún organismo internacional" (120).

En segundo lugar, razones elementales de seguridad exigen la existencia de una reglamentación uniforme en el espacio aéreo situado sobre los estrechos. No sólo será necesario que existan reglamentaciones del Estado ribereño, sino que deberán aplicarse a todas las aeronaves que vuelven en el espacio aéreo por él controlado, quedando las aeronaves en tránsito exceptuadas únicamente de aquellos preceptos que realmente puedan obstaculizar de algún modo su paso. Puede aducirse, desde luego, que esa uniformidad se lograría también si el Estado ribereño aplicase exclusivamente a todas las aeronaves (en tránsito o no) el Reglamento del Aire, y a tal solución parecía inclinarse la Secretaría de la OACI en el estudio mencionado, pero, con independencia de que ello supondría necesariamente el paso por las aeronaves de un régimen de navegación aérea a otro, dentro de espacios aéreos controlados por un mismo Estado, tal solución supondría una privación del ejercicio de derechos soberanos, que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no autoriza.

En realidad, la cuestión es más compleja aún, pues puede ocurrir que el Estado que tenga jurisdicción a esos efectos no sea el que tenga la soberanía sobre el espacio aéreo de que se trate. En efecto, en virtud de los acuerdos

regionales de la OACI, los servicios de control del tránsito aéreo se asignan según las conveniencias y posibilidades del tránsito y, lo mismo que se asigna a un Estado ese control sobre zonas de mar libre, a veces se le asigna sobre zonas que corresponden a la soberanía aérea de otro Estado. Ahora bien, como declaró la Asamblea de la OACI:

"Todo Estado contratante que delegue en otro Estado contratante la responsabilidad de suministrar los servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo situado sobre su territorio, lo hace sin que ello implique derogación de su soberanía" (121).

Pero, probablemente, el argumento de más peso en favor de las facultades reglamentarias de los Estados ribereños de estrechos es el que ofrece el propio Reglamento del Aire aprobado por el Consejo de la OACI, que, al remitirse a los reglamentos de los Estados, presupone su existencia. Concretamente, la regla 2.1.1 dice que:

"2.1.1 El Reglamento del Aire se aplicará a las aeronaves que ostenten las marcas de nacionalidad y matrícula de un Estado contratante, cualquiera que sea el lugar en que se encuentren, siempre que no se oponga al reglamento publicado por el Estado que tenga jurisdicción en el territorio sobre el cual se vuela."

En el caso de la alta mar no existe (con las reservas ya indicadas), ningún Estado "que tenga jurisdicción en el territorio sobre el cual se vuela", pero no ocurre así en los estrechos internacionales, donde esa jurisdicción se encuentra expresamente reconocida por el párrafo 1 del artículo 34 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Del tenor de este artículo no puede deducirse, por otra parte, que se haya privado al Estado ribereño de sus facultades reglamentarias, sino sólo que éstas han quedado "afectadas" (aunque sea de forma muy

importante) en todo lo que se refiere al paso en tránsito, cuyas normas específicas en la Parte III de la Convención habrán de predominar sobre cualesquiera otras.

Por consiguiente, no puede admitirse la aseveración de la Secretaría de la OACI, ya mencionada, de que los Estados ribereños no podrán exigir la aplicación de sus propias reglamentaciones, puesto que éstas serán aplicables, en cuanto no se opongan al articulado de la Convención, por imperativo del propio Reglamento del Aire.

La cuestión fue perfectamente comprendida por la IATA (la International Air Transport Association, que agrupa a las principales compañías aéreas del mundo), en los comentarios que presentó al Comité Jurídico de la OACI en 1987. La ambigüedad ya existente en el párrafo 3 del artículo 39 de la Convención -decía-, resultaba más marcada aún a consecuencia del mencionado párrafo 2.1.1 del capítulo 2 del Reglamento del Aire (122). No obstante, la solución que proponía la IATA, tanto para los estrechos como para los Estados archipelágicos, consistente en dar a sus aguas la misma condición jurídica que la alta mar, resulta inaceptable en el marco del nuevo Derecho del Mar, tal como aparece reflejado en la Convención.

Kean, el ponente designado por el Comité Jurídico de la OACI para informarle, comprende el problema pero no le encuentra solución. Dice que esa interpretación (favorable a la reglamentación por el Estado) "podría dar lugar a una diversidad de reglas respecto al tránsito sobre los estrechos que podrían redundar en detrimento de la seguridad", lo que es cierto, pero se le olvida que esa pluralidad de normas se producirá de todas maneras, ya que los reglamentos del Estado ribereño se aplicarán en cualquier caso a las aeronaves que no estén ejerciendo el derecho de paso en tránsito. Por otra parte, dice también que, al aprobar la Nota a ese párrafo 2.1.1 se hizo patente

que el Consejo prefería la aplicación del Reglamento del Aire a la de los reglamentos nacionales, puesto que dice que se aplicará "en alta mar, sin excepción", pero ello no demuestra nada, porque en la alta mar, en principio, no se aplican los reglamentos nacionales (salvo cuando el propio Consejo lo autoriza). Termina diciendo que "tal interpretación echaría por tierra el objetivo que parece perseguir el artículo 39, 3, a) de conseguir uniformidad sobre los estrechos (123). La realidad es que, como ha quedado ampliamente demostrado en páginas anteriores, la finalidad de ese artículo no es conseguir tal uniformidad, sino reducir al mínimo las restricciones para el paso de las aeronaves de Estado de las grandes Potencias.

Tampoco la posición de Hailbronner, que analiza el problema con cierto detalle, resulta mínimamente convincente. En primer lugar, partiendo de que el ejercicio de la soberanía o la jurisdicción del Estado ribereño no deben verse afectadas "en otros aspectos", considera, con razón, que las aeronaves en tránsito seguirán estando sujetas al Derecho interno del Estado ribereño. No obstante, como al propio tiempo considera "inadmisible" la reglamentación nacional de ese paso (basándose exclusivamente en que esa facultad no se reconoce de forma expresa en el artículo 42), se ve obligado a distinguir entre las diferentes normas de Derecho interno. Para ello, otra vez acertadamente, estima que la piedra de toque será determinar si la aplicación de esas normas supone restricciones del derecho de sobrevuelo no previstas en la Convención (124). Sin embargo, deduce también que, aunque la tripulación y los pasajeros de la aeronave quedarán sometidos a la jurisdicción del Estado ribereño, no serán aplicables las disposiciones del Derecho interno relativas a la aeronave, su tripulación y pasajeros, su ruta, los niveles aceptables de ruido y contaminación, etc., llegando

así a la conclusión, absurda, de que el Estado ribereño tendrá jurisdicción en la aeronave, pero no sobre la aeronave. No obstante, reconoce que la Convención no pretende regular las cuestiones relativas a los problemas específicos de la restricción de la libertad de sobrevuelo con fines de defensa (125).

Guillaume, por su parte, distingue sutilmente entre las reglamentaciones relativas al tránsito de las aeronaves y las relativas a las aeronaves en tránsito (reglamentaciones que, en cualquier caso, no podrán contradecir el derecho de paso garantizado por la Convención). Así, por ejemplo, nada impedirá a un Estado dictar reglamentos que prohíban el embarque o desembarque de pasajeros en los estrechos mediante helicópteros, etc. (126).

La conclusión a que debe llegarse es que, si bien la Convención hubiera debido remitirse expresamente a los Convenios vigentes de Derecho Aéreo, de la ausencia de tal remisión no puede deducirse que éstos no sean aplicables en los estrechos. Por otra parte, hay que reiterar que, a través del Reglamento del Aire expresamente mencionado en el apartado a) del párrafo 3 del artículo 39, la Convención exige la aplicación de las reglamentaciones nacionales, siempre que no contradigan lo que la propia Convención establece. El orden de prioridades será, por consiguiente: a) Parte III de la Convención; b) reglamentaciones del Estado con jurisdicción sobre el estrecho; c) resto de las normas del Reglamento del Aire.

Al firmar la Convención el 4 de diciembre de 1984, España formuló la siguiente declaración:

"El Gobierno español interpreta que el régimen establecido en la Parte III de la Convención es compatible con el derecho del Estado ribereño de dictar y aplicar en el espacio aéreo de los estrechos sus propias reglamentaciones aéreas, siempre que ello

no obstaculice el paso en tránsito de las aeronaves." (127)

Treves (128) y Caminos (que cita como argumento el estudio preliminar realizado por la Secretaría de la OACI) (129) deducen de esa declaración la aceptación por España del régimen de paso en tránsito, pero dicen que tal declaración interpretativa parece incompatible con lo dispuesto en el apartado a) del párrafo 3 del artículo 39, que sólo obliga a las aeronaves a observar "el Reglamento del Aire establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional aplicable a las aeronaves civiles". Quizá no valoren suficientemente la frase "aplicable a las aeronaves civiles" (en inglés: "the Rules of the Air... as they apply to civil aircraft"): efectivamente, las aeronaves no sólo tendrán que observar ese Reglamento, sino hacerlo también como el propio Reglamento exige cuando vuelen en un espacio aéreo sometido a jurisdicción.

Yturriaga, que manifiesta su disconformidad con Caminos, defiende la única posición plausible, que es también la que aquí se mantiene: la interpretación oficial española es totalmente conforme a Derecho:

"El que el Reglamento del Aire de la OACI aplicable en la alta mar pueda aplicarse mutatis mutandis a los estrechos utilizados para la navegación internacional cuyas aguas formen parte del mar territorial de los Estados ribereños no priva a esos Estados de su derecho inalienable a promulgar leyes y reglamentos aplicables a una parte de sus territorios sobre la que ejercen 'soberanía plena y exclusiva'" (130).

Riquelme estima que la competencia reglamentaria de los Estados ribereños podría ejercerse en las siguientes materias: 1) La determinación de las actividades limitadas o prohibidas a las aeronaves durante su paso en tránsito; 2) La designación de rutas aéreas para su utilización en dicho paso; y 3) La adopción de medidas para prevenir,

reducir y controlar la contaminación del medio marino desde la atmosfera o a través de ella (131). Habría que añadir todas las normas de desarrollo o complementarias del Reglamento del Aire, incluidas las que supongan la aplicación directa o indirecta de otros Anexos del Convenio de Chicago y aquéllas en que el Estado ribereño considere necesario desviarse de sus preceptos.

En cuanto a las primeras, es decir, las relativas a las actividades limitadas o prohibidas, podrían seguir el modelo de la propuesta marroquí ya mencionada (132), pero cabe preguntarse si realmente serían hoy necesarias o incluso útiles. Es verdad que la Convención pudo y debió incluirlas en su texto, pero, ante el hecho cierto de que, a pesar de las propuestas en tal sentido, no se incluyeron en definitiva, quizá la indefinición actual resulte más beneficiosa para los países ribereños que la impresión de estar tratando de obstaculizar el derecho de paso en tránsito que produciría inevitablemente una reglamentación detallada de esas actividades. Los criterios que establece el párrafo 1 del artículo 39, rectamente interpretados, permitirán resolver sin dificultad la mayoría de los casos, sin necesidad de una reglamentación expresa.

La designación de rutas o corredores aéreos, las posibles desviaciones con respecto al Reglamento del Aire y la contaminación, serán objeto de consideración especial.

2. Establecimiento de pasillos o corredores aéreos

Esta cuestión está íntimamente relacionada con la que acaba de examinarse, ya que, evidentemente, se trata de una facultad reglamentaria de los Estados. No obstante, merece que se le dedique un estudio más detenido.

Los Anexos técnicos al Convenio de Chicago,

elaborados por la OACI, definen una "aerovía" (con frecuencia llamada "corredor aéreo"), como "Area de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor y equipada con radioayudas para la navegación".

El artículo 41 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se refiere a las "vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico" de buques en los estrechos, pero se olvida por completo del tráfico aéreo. Sin embargo, en la propuesta de los Estados Unidos a la Comisión de los Fondos Marinos (133), se decía, en el párrafo 1 de su artículo II, que "los Estados ribereños podrán establecer corredores apropiados para el tránsito de todos los buques y aeronaves", y en el artículo segundo, no numerado, de la propuesta de la Unión Soviética ante esa misma Comisión (134), reproducida en la propuesta de los Estados socialistas en el período de sesiones de la Conferencia en Caracas (135), se disponía que "los Estados ribereños podrán establecer corredores aéreos especiales apropiados para el sobrevuelo de las aeronaves y fijar la altura de vuelo en las distintas jurisdicciones".

También la propuesta oficiosa de Marruecos, varias veces citada (136) se refería, en su modificación del párrafo 3 del artículo 39, a la obligación de las aeronaves en tránsito de:

"... adoptar las medidas necesarias para no violar los límites de los corredores aéreos y la altura de vuelo por encima del estrecho fijados por el Estado ribereño y para evitar el sobrevuelo del territorio emergido del Estado ribereño, siempre que el corredor establecido por el Estado ribereño no prevea tal sobrevuelo..."

lo que presuponía la facultad de establecer tales corredores.

El tema preocupó especialmente a la Delegación de Grecia en la Conferencia y, en su propuesta informal en el

séptimo período de sesiones (137), reiterada luego oficialmente en el undécimo (138), sugirió en primer lugar la adición de la siguiente oración al apartado b) del párrafo 1 del artículo 39 de la Convención: "A este respecto, y especialmente en lo que se refiere a las aeronaves, la anchura del estrecho deberá ser por lo menos igual a la anchura de una aerovía internacional", así como la adición al artículo 41 de un nuevo párrafo 8 que dijera:

"Los Estados ribereños de los estrechos sobre los que ejerzan soberanía designarán rutas aéreas predeterminadas y prescribirán los procedimientos de tráfico para la navegación aérea en los estrechos, a fin de promover el paso seguro, económico y eficiente de las aeronaves en tránsito". (139)

Esa misma preocupación inspira la declaración interpretativa formulada por dicho país en el momento de firmar la Convención (140), referida a la posibilidad de designar tales rutas, para buques y aeronaves, en el caso de estrechos múltiples formados por muchas islas. (Esos estrechos no están expresamente previstos en el párrafo 1 del artículo 38, por lo que, como ya se ha dicho, la declaración griega motivó la oposición de Turquía (141))

La realidad es que el mencionado artículo 41 de la Convención no se refiere para nada a tales corredores aéreos, lo que plantea la duda de si el Estado ribereño podrá o no establecerlos. Hailbronner, basándose en que tal facultad se reconoce expresamente a los Estados archipelágicos (párrafo 1 del artículo 53), la niega a los Estados ribereños de estrechos (142). Kuribayashi, en cambio, después de poner de relieve que el texto de la Convención es más liberal para las aeronaves que para los buques, y más aún para las aeronaves militares, dice que, en vista de las medidas que toman actualmente muchos Estados contra la intrusión ilícita de aeronaves extranjeras en su espacio aéreo territorial:

"... la adecuación de esas disposiciones resultará dudosa si no se concede al Estado ribereño del estrecho el derecho de designar rutas dentro del espacio aéreo situado sobre los estrechos internacionales" (143).

Kean, en su informe al Comité Jurídico de la OACI (144), deduce del derecho de paso en tránsito ciertas consecuencias para las aeronaves civiles extranjeras, entre las que se encuentra, en el caso de vuelos no regulares, la de que el Estado ribereño no podrá prescribirles rutas, ya que no les será de aplicación el artículo 5 del Convenio de Chicago. Nada dice sobre los servicios aéreos regulares, pero las razones para adoptar esa postura serían realmente las mismas. Ahora bien, se puede compartir su opinión de que a las aeronaves en vuelos no regulares no se les podrá exigir el aterrizaje, ni un permiso especial, y de que no se podrá exigir tampoco, a las que realicen vuelos regulares, el permiso o autorización especial que prevé el artículo 5 del citado Convenio, pero no es posible aceptar la deducción a que Kean llega en cuanto a los corredores aéreos.

En definitiva, la respuesta al problema planteado debe ser categóricamente favorable a la facultad de los Estados ribereños de establecer corredores aéreos y alturas de vuelo. Hasta un autor tan partidario del libre sobrevuelo de los estrechos como Alexander así lo entendía, aunque indirectamente, al escribir que, "suponiendo que las aeronaves se atengan a las normas de la OACI y sigan los corredores establecidos", era difícil comprender cómo podría atentar su tránsito, de algún modo, contra la paz, el orden y la seguridad del Estado ribereño (145).

Si se admiten las facultades reglamentarias de los Estados ribereños de estrechos en materia aérea, ampliamente examinadas supra, es indudable que una de las reglamentaciones más necesarias será la que establezca

corredores aéreos y alturas de vuelo (146). Pero es que, incluso si no se admiten, con carácter general, tales facultades reglamentarias, la fijación de pasillos o corredores resulta una necesidad ineludible, impuesta por la seguridad del tránsito aéreo. Como dice Riquelme, no se entiende por qué lo que es útil y conveniente para la seguridad de la navegación marítima no habría de serlo, y en la misma medida, para la seguridad de la navegación aérea. (En realidad habría que decir "en mucho mayor medida"). Y ¿por qué no habría de concederse a los Estados ribereños de estrechos la misma facultad que a los Estados archipelágicos, cuando se trata de zonas de tráfico aéreo, en principio, mucho más intenso? (147) Es más, no hay que olvidar que, en la mayoría de los estrechos, existen ya corredores aéreos, utilizados por las aeronaves que no vuelan en régimen de paso en tránsito. (En el Estrecho de Gibraltar, por ejemplo, el "B-28" y el importante "R-10", de orientación Norte-Sur (véase, en las págs. 502 y 503, los mapas IV y V y, en la pág. 505, el mapa VII). En consecuencia, será absolutamente necesario armonizar e integrar esos corredores con los que habrán de utilizar, forzosamente, las aeronaves en tránsito.

3. Establecimiento de zonas prohibidas o restringidas

El artículo 9 del Convenio de Chicago dice, en su párrafo a) que:

"a) Cada Estado contratante puede, por razones de necesidad militar o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de otros Estados sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no se establezcan distinciones a este respecto entre las aeronaves del Estado de cuyo territorio se trate, que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, y las

aeronaves de los otros Estados contratantes que se empleen en servicios similares. Dichas zonas prohibidas deberán ser de extensión y situación razonables, a fin de no estorbar innecesariamente a la navegación aérea. La descripción de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de un Estado contratante y todas las modificaciones ulteriores deberán comunicarse lo antes posible a los demás Estados contratantes y a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Ese mismo artículo, en su párrafo b), determina que:

"b) Cada Estado contratante se reserva igualmente el derecho, en circunstancias excepcionales, durante un período de emergencia o en interés de la seguridad pública, a restringir o prohibir temporalmente y con efecto inmediato los vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo, a condición de esta restricción o prohibición se aplique, sin distinción de nacionalidad, a las aeronaves de todos los demás Estados."

Por último, el párrafo c) dispone que:

"c) Cada Estado contratante puede exigir, de acuerdo con las reglamentaciones que establezca, que toda aeronave que penetre en las zonas indicadas en los párrafos a) y b) anteriores, aterrice tan pronto como le sea posible en un aeropuerto designado dentro de su territorio."

¿Es compatible esa facultad (148) con el régimen de paso en tránsito establecido en la Parte III de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar? ¿Podrá un Estado ribereño establecer, con carácter temporal o permanente, zonas prohibidas en los estrechos?

Hailbronner estima que ello no será posible, y cita en su apoyo el párrafo 2 del artículo 52 de la Convención, que prevé la suspensión temporal del paso inocente en determinadas áreas de las aguas archipelágicas, subrayando que no existe ninguna norma análoga en relación con los estrechos (149).

Una vez más, sin embargo, la respuesta debe encontrarse en el juego de los artículos 34 y 44 de la Convención. El primero respeta la soberanía o jurisdicción del Estado ribereño, que sólo resultan afectadas en lo que se refiere al paso en tránsito. El segundo contiene la obligación fundamental de ese Estado, que es la de no obstaculizar el paso en tránsito. Por consiguiente, siempre que se cumpla este requisito, y haciendo uso de sus facultades reglamentarias, el Estado ribereño, al menos teóricamente, podrá establecer zonas prohibidas en los estrechos, de carácter permanente o temporal. En la práctica, sin embargo, será casi imposible que pueda hacerlo sin que ello suponga un obstáculo real para el sobrevuelo. En cualquier caso, de conformidad con el artículo 44, deberá dar la debida publicidad al establecimiento de esas zonas, que podrían constituir una verdadera amenaza para la navegación aérea.

Deben suscribirse plenamente las afirmaciones al respecto de Kean, ponente del Comité Jurídico de la OACI:

"El derecho que confiere el Artículo 9 del Convenio de Chicago a todo Estado ribereño de crear zonas prohibidas o restringidas sobre su territorio (incluido el mar territorial) por razones de necesidad militar o de seguridad pública, no podrá ejercerse en forma que restrinja o prohíba el paso en tránsito que permite la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como tampoco el derecho a restringir o prohibir temporalmente los vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo en circunstancias excepcionales, o durante una emergencia, o en interés de la seguridad pública"(150)."

Un caso especial se plantea cuando se producen conflictos armados de carácter limitado o situaciones de beligerancia sin que exista una declaración formal de guerra. En los últimos tiempos se han establecido estas

zonas en la proximidad inmediata de operaciones navales y, como dice O'Connell, la línea que separa las zonas de defensa marítima o de operaciones, de las zonas de guerra es muy delgada. Algo parecido ocurre con las llamadas "zonas de exclusión", cuyo ejemplo más notable es la proclamada por el Reino Unido en 1982 en torno a las Malvinas (151). Sin embargo, por razones simplemente geográficas, es poco probable que esas zonas se declaren en los estrechos, en donde las situaciones mencionadas pueden traducirse, sin embargo, en bloqueos o controles.

En cuanto a las zonas de identificación aérea, pudiera ocurrir que los Estados ribereños se vieran obligados a establecerlas, pero no dentro de los estrechos sino mucho antes de que las aeronaves pudieran penetrar en ellos, especialmente si, en contra de lo que aquí se ha defendido con insistencia, se negara la obligación de identificación de esas aeronaves.

4. Construcción de estructuras o islas artificiales

Una cuestión que ha merecido especial atención por parte de la doctrina, especialmente en lo que se refiere a la zona económica exclusiva, es la de la construcción de islas artificiales, instalaciones o estructuras, sobre las que la Convención da al Estado ribereño "jurisdicción exclusiva". No hace falta decir que las mismas facultades tiene el Estado ribereño en su mar territorial.

La Secretaría de la OACI, en su estudio preliminar de las repercusiones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (152), observa que, por aplicación del apartado b) del párrafo 1 del artículo 56, el Estado ribereño tendrá también jurisdicción exclusiva sobre cualquier aeropuerto o helipuerto construido sobre tales

instalaciones. Sin embargo, aunque la Convención permite a los Estados establecer "zonas de seguridad razonables" alrededor de las islas artificiales, instalaciones y estructuras, de anchura no superior a 500 metros (artículo 60, párrs. 4 y 5), no parece que tales zonas puedan extenderse al espacio aéreo (153).

Heller considera que la concesión al Estado ribereño de una jurisdicción exclusiva en lo que se refiere a normas de seguridad incluye la aplicación de las normas de aviación civil de ese Estado a las actividades aeronáuticas que se desarrollen en las islas artificiales o sobre ellas, pero no a las que se produzcan entre el Estado ribereño y esas islas artificiales (154).

En sus comentarios al estudio de la Secretaría de la OACI, el Canadá ponía reparos a esta interpretación. En la práctica -decía-, si el Estado ribereño tiene jurisdicción exclusiva sobre cualquier aeropuerto o helipuerto construido en sus instalaciones dentro de la zona económica exclusiva, es necesario que tenga también cierto control dentro del espacio aéreo utilizado para dirigirse a ellos. Según su criterio, la mejor solución sería que el Reglamento del Aire incluyera procedimientos de seguridad aplicables a tales instalaciones (155). También los Países Bajos se preguntaban si, de conformidad con la Convención, el Estado ribereño tendría el derecho exclusivo de reglamentar los sobrevuelos y los vuelos hacia y desde las islas artificiales y sus instalaciones, indicando que hubiera sido más claro incluir en las normas que regulan la zona económica exclusiva una disposición análoga a la del artículo 39, relativa a los estrechos, aunque la conclusión debiera ser la misma, es decir, la libertad de sobrevuelo (156). Suecia estimaba que, al referirse la Convención a la "anchura" de la zona de seguridad que los Estados podían establecer en torno a islas, instalaciones y estructuras,

parecía que no se permitían restricciones en el espacio aéreo situado sobre dichas instalaciones (157). Y Suiza confirmaba tal interpretación, subrayando que el párrafo 6 del artículo 50 de la Convención sólo mencionaba a los buques al referirse a la obligación de respetar las zonas de seguridad (158).

Kean, al analizar todos esos comentarios y formular sus propias conclusiones, decía que, si fuera preciso, se podría regular especialmente la cuestión en el Reglamento del Aire, previo informe de la Comisión de Aeronavegación. En cualquier caso, él partía de la asimilación del espacio aéreo situado sobre la zona económica exclusiva al situado sobre la alta mar, desde el punto de vista de la navegación y, por lo tanto, de la aplicación sin excepciones del Reglamento del Aire (159).

Ahora bien, aunque los estrechos (determinados estrechos) utilizados para la navegación internacional pueden comprender extensiones de zona económica exclusiva, al menos si se aceptan los criterios geográficos anteriormente mencionados, el problema se planteará normalmente en las aguas territoriales de los estrechos de anchura inferior a 24 millas, cuyo espacio aéreo, como queda dicho, no puede asimilarse al de la alta mar. ¿Qué ocurrirá entonces con esas "islas artificiales, instalaciones y estructuras", con sus posibles zonas de seguridad y con su espacio aéreo?

Otra vez hay que recordar la obligación esencial del Estado ribereño de un estrecho, que es la de no obstaculizar el paso en tránsito. Ni las instalaciones en sí, ni las normas dictadas para regular el vuelo hacia y desde ellas deberán producir ese efecto en ningún caso. En la práctica, cabe imaginar que las ocasiones en que realmente surgirán dificultades serán probablemente limitadas (160).

5. Desviación de las "Reglas del Aire"

Como ya se ha visto, el Estado ribereño de un estrecho conservará sus facultades reglamentarias y podrá establecer pasillos o corredores aéreos. También podrá dictar reglamentos sobre materias no comprendidas en el Reglamento del Aire (prohibiendo expresamente, por ejemplo, determinadas actividades no relacionadas con el paso "rápido e ininterrumpido") o completarlo con otras reglamentaciones, adaptadas al estrecho de que se trate. Todas esas normas, desde luego, no deberán impedir la plena aplicación de la Parte III de la Convención. Ahora bien, ¿podrán esas reglamentaciones desviarse del Reglamento del Aire?

El artículo 38 del Convenio de Chicago, como queda dicho, sólo obliga a los Estados a notificar inmediatamente a la OACI las diferencias entre sus propios métodos y los establecidos por la norma internacional. Esta facultad pueden ejercitarla en cualquier momento, y no sólo cuando la OACI se hayan adoptado nuevas enmiendas (161)).

La intención de las Potencias marítimas al formular el texto del párrafo 3 del artículo 39 era evidente, en el sentido de que las aeronaves habrían de atenerse exclusivamente al Reglamento del Aire, pero esa intención tiene escaso valor cuando se trata de la recta interpretación de una Convención multilateral a la que, además, algunas de esas Potencias han negado su firma. Por otra parte, al elaborar ese precepto y pretender aplicar al espacio aéreo situado sobre los estrechos el mismo régimen que al situado sobre la alta mar, no se tuvo en cuenta algo fundamental: en la alta mar, sólo los Estados de matrícula de las aeronaves podrían notificar diferencias, y eso es lo que el artículo 12 del Convenio de Chicago prohíbe. Sin

embargo, de conformidad con el artículo 34 de la propia Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, las aguas de los estrechos y su espacio aéreo siguen sometidos a la soberanía o jurisdicción del Estado ribereño, y esa soberanía o jurisdicción, según el párrafo 2 del citado artículo, "se ejercerá con arreglo a esta parte y a otras normas de derecho internacional". De ahí que el Estado pueda notificar diferencias en sus reglamentaciones, no sólo en relación con el vuelo de sus propias aeronaves en ese espacio, sino también con respecto al de las aeronaves extranjeras que se encuentren en él. Más aún: como se ha visto también, la OACI permite en sus acuerdos regionales, por razones prácticas de uniformidad, que los Estados apliquen, incluso sobre la alta mar, sus propios reglamentos (en su caso, con las diferencias notificadas) cuando se trata de zonas confiadas a su control. Sería por lo menos paradójico que un Estado pudiera aplicar sus reglamentos a las aeronaves extranjeras en zonas de la alta mar y no pudiera hacerlo en su propio espacio aéreo.

No son muchos los autores que han examinado esta cuestión o, mejor dicho, son pocos los que la han examinado a fondo. Su razonamiento parece ser, simplemente, que el régimen del espacio aéreo de los estrechos utilizados para la navegación internacional es idéntico al de la alta mar; **sobre** la alta mar se aplica el Reglamento del Aire, sin **posibilidad** de notificar diferencias y, por consiguiente, **tampoco** en los estrechos se podrá notificarlas. La debilidad del silogismo está en que la Convención no dice en ningún momento que el espacio aéreo situado sobre los estrechos quede asimilado al de la alta mar, sino que las aeronaves en tránsito habrán de observar el Reglamento del Aire.

Heller escribía en 1979 que los Estados no podrían

notificar diferencias con respecto a este Reglamento, pero parecía referirse a los Estados de matrícula de las aeronaves en tránsito y no a los Estados ribereños. De otro modo, no tendría sentido su tesis de que los Estados las podrían notificar en relación con el espacio aéreo situado sobre su zona económica exclusiva (dado que, con mayor razón, habría que reconocer ese derecho sobre unas aguas que son territoriales), ni tampoco su constante preocupación por la uniformidad de las normas aplicables (162).

Hailbronner, sin embargo, afirma que el propósito del párrafo 3 del artículo 39 es precisamente asegurar la aplicación uniforme de las reglas de la OACI a las aeronaves civiles, y de ello deduce que los Estados ribereños no podrán notificar desviaciones (163). Y también la Secretaría de la OACI, en su estudio preliminar de estas cuestiones decía que:

"... el Reglamento del Aire adoptado por el Consejo de la OACI se aplicará obligatoriamente sobre los estrechos, y la Convención de las Naciones Unidas lleva a la conclusión de que los Estados ribereños del estrecho no pueden presentar diferencia alguna respecto del Anexo 2." (164)

Ahora bien, con independencia de que en ese documento, como ya se ha visto, se confunde el régimen aplicable a las aeronaves en tránsito con el régimen **general** del espacio aéreo situado sobre los estrechos, no se indica en modo alguno de dónde se deduce tal conclusión.

La IATA (Asociación Internacional de Transportistas Aéreos), en sus comentarios al estudio de la Secretaría (165), decía que, en el artículo 39, párrafo 3 (y, por inferencia, en el artículo 54, relativo a las aguas archipelágicas):

"... no queda claro si la referencia general al Anexo

2 del Convenio de Chicago supone que sus disposiciones son de aplicación absoluta o si tanto los Estados que bordean los estrechos como los Estados archipelágicos pueden notificar diferencias, con lo cual pasarían a aplicarse las disposiciones nacionales".

Kean, el ponente designado por el Comité Jurídico, se muestra de acuerdo con el estudio de la Secretaría en que:

"... la referencia es al Anexo 2, aprobado y enmendado por el Consejo de la OACI, sin tener en cuenta cualquier diferencia que un Estado contratante hubiere notificado conforme al Artículo 38 del Convenio de Chicago. El no poder valerse de las diferencias notificadas respecto al Anexo 2 constituye un enfoque nuevo, teniendo en cuenta que los Estados ribereños tenían antes el derecho a emplear tales diferencias en relación con los vuelos sobre sus aguas territoriales." (166)

Luego dice que ese nuevo giro podría interpretarse favorablemente como una ampliación del alcance del Reglamento del Aire, que redundaría en un grado mayor de seguridad, y que los comentarios formulados por la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) indican que está a favor de la normalización internacional en esta materia.

En realidad, los comentarios tanto de la IFALPA (167) como de la IATA (168) abogan, desde luego (como el propio Convenio de Chicago), por la uniformidad de las normas aéreas. Los de la IFALPA muestran su preocupación ante la aparición de zonas económicas exclusivas, y se orientan a una modificación de dicho Convenio en el sentido de que su artículo 12, sin prejuzgar la condición jurídica de tales zonas, diga claramente que las Reglas del Aire se aplicarán, no sólo en la alta mar, sino también en ellas. Los de la IATA, sin embargo, se encaminan a que se considere que las aguas de los estrechos y las archipelágicas tienen "la misma condición jurídica que la

alta mar", lo que es claramente inadmisibile en el contexto de la Convención.

La necesidad de uniformar al máximo las normas aéreas en los estrechos, espacios limitados y, muchas veces, congestionados, está fuera de duda. Guillaume, como ya se ha visto, dice que sólo un estudio técnico a fondo permitiría determinar si el riesgo de una duplicidad de normas es real o puramente teórico (169), y Kean, después de señalar que 29 Estados miembros de la OACI han notificado unas 300 diferencias con respecto al Reglamento Aéreo, manifiesta que carece de la competencia necesaria para calibrar hasta qué punto es probable que las diferencias notificadas por los Estados ribereños puedan dar lugar a un riesgo de colisión o a otros peligros para las aeronaves en tránsito por los estrechos o para las que los atraviesen de orilla a orilla, ya que se trata de una cuestión que habrá de estudiar la Comisión de Aeronavegación. Por otra parte, considera posible que cualquier dificultad pueda resolverse mediante acuerdos regionales o bilaterales (170).

En realidad, el riesgo parece evidente, y la confusión, por otra parte, sería absoluta si se aceptara la interpretación que parece defender Kean. Imagínese una aeronave que, procedente de la alta mar (donde observará exclusivamente el Reglamento del Aire), penetre, a una distancia de cientos de millas, en una zona legalmente controlada por uno de los Estados ribereños (para simplificar, se supondrá que no existe una "zona de identificación aérea" y que el Estado ribereño no ha considerado tampoco necesario dictar normas aéreas especiales en su zona económica exclusiva), en la que habrá de aplicarse ese Reglamento y el Anexo 11 siempre que no contradigan la reglamentación del propio Estado, que puede haber notificado diferencias. Al penetrar en el

estrecho (momento difícil de determinar, salvo que se utilice el criterio absoluto, pero erróneo, de la anchura inferior a 24 millas), la aeronave en tránsito se regirá de nuevo, únicamente, por el Reglamento del Aire, pero encontrará a otras aeronaves, no en tránsito, que observarán la reglamentación del Estado, con (en su caso) las correspondientes diferencias notificadas. Al salir del estrecho el proceso será el inverso, y si a todo ello se une el sobrevuelo en tránsito de unas aeronaves militares que observarán (o no, según les parezca) el Reglamento del Aire, habrá que reconocer que el modelo de reglamentación del tráfico aéreo que se pretende instaurar sobre los estrechos dista mucho de ser claro ni, desde luego, seguro.

No obstante, hay que reconocer que, en lo que se refiere a las diferencias con respecto al Reglamento del Aire, parece tratarse en gran parte de una cuestión de fuero (las únicas diferencias notificadas por España, por ejemplo, de fecha 13 de febrero de 1987, se refieren al modo de interceptación). Mucho más importante puede ser la aplicación de las reglamentaciones que complementen o desarrollen aspectos de ese Reglamento, o traten cuestiones no reguladas en él.

En cualquier caso, hay que subrayar una vez más que el propio Reglamento del Aire, en su norma 2.1.1, exige, para la aplicación del resto de las normas que contiene, que no se opongan al reglamento del Estado "que tenga jurisdicción en el territorio sobre el cual se vuela". Las ventajas de la uniformidad de normas no necesitan demostración; de lo que se trata precisamente es de saber cuáles son las normas que deberán aplicarse uniformemente.

Por lo expuesto, hay dos razones de peso para reconocer a los Estados ribereños la posibilidad de notificar y aplicar, en el espacio aéreo situado sobre sus estrechos, normas que en algún punto se desvíen de las

contenidas en el Anexo 2 del Convenio de Chicago o lo complementen: a) Es innegable que pueden hacerlo en relación con las aeronaves en vuelo (que serán mayoría) que no estén ejercitando el derecho de paso en tránsito y, desde el punto de vista de la seguridad aérea, sería absolutamente indeseable que aeronaves que volasen en un mismo espacio aéreo quedaran sometidas a distintas reglamentaciones; y b) el propio Reglamento del Aire reconoce la prioridad de las normas que el Estado con jurisdicción puede dictar, por lo que existe una auténtica remisión.

Ello no excluye, naturalmente, la necesidad de que las desviaciones notificadas por el Estado ribereño no perjudiquen, de ningún modo, el paso en tránsito de las aeronaves, el cual, por aplicación del artículo 44 de la Convención, deberá predominar sobre la aplicación de cualquier norma estatal. Por ello no será válida ninguna diferencia con respecto al Reglamento del Aire que suponga en la práctica la interrupción u obstaculización de ese derecho de paso y, si alguna de sus normas ya vigentes produce tales efectos, el Estado ribereño que sea Parte en la Convención estará obligado a modificarlas. De todas formas, no es posible dejar de preguntarse si, desde un punto de vista realista, la cuestión es tan importante. Al pretender aplicar al espacio aéreo de los estrechos exactamente el mismo régimen que al situado sobre la alta mar, lo que preocupa no es tanto el tráfico aéreo como la condición jurídica de las aguas de los estrechos que, subrepticamente, se ha intentado asimilar a la alta mar. Las aeronaves civiles, aun cuando vayan en tránsito, observarán, en interés de su propia seguridad, las normas aplicables en el espacio controlado en que penetren, sean las que fueren y, en cuanto a las aeronaves militares, si de lo que se trata es de que actúen al margen de toda

regla. ¿qué diferencia existe entre incumplir el Reglamento del Aire o incumplir ese Reglamento y cualesquiera diferencias notificadas?

6. Suspensión del paso en tránsito

Se trata de uno de las cuestiones sobre las que una gran parte de los autores se pronuncia de forma categórica, en sentido negativo. Guillaume, ponderadamente, se limita a señalar que, de forma unánime, la doctrina ha observado que no existe en la parte de la Convención relativa al paso en tránsito ninguna disposición comparable a la del párrafo 1 del artículo 25, que permite al Estado ribereño adoptar (en relación con los buques) "las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente". Todo lo más, el artículo 233 autoriza a los Estados ribereños a utilizar "medidas apropiadas de ejecución" contra cualquier buque extranjero que infrinja en los estrechos ciertos reglamentos y "cause o amenace causar daños graves al medio marino de un estrecho", pero esa disposición, cualquiera que sea su alcance, no se refiere a las aeronaves. Por consiguiente -dice-, parece que los autores de la Convención han querido excluir cualquier interceptación de una aeronave en tránsito, aunque ésta no cumpla sus obligaciones, siendo la única excepción el caso de la legítima defensa. No obstante, reconoce que el debate queda abierto, aunque afirma también que todos los autores subrayan que las dificultades surgidas deberán resolverse por vía diplomática o por los mecanismos de solución de controversias, aconsejando la mayor prudencia (171).

La Secretaría de la OACI, en su tantas veces citado estudio preliminar, se limitaba a recordar que, de conformidad con el artículo 44 de la Convención, "no habrá

suspensión alguna del paso en tránsito" (172). Kean, ponente del Comité Jurídico en su 260 período de sesiones, era más explícito:

"Como el Artículo 44 de la Convención es independiente de otros convenios o acuerdos y dispone que el derecho de paso en tránsito no puede ser suspendido, su validez no puede verse afectada por otras disposiciones sobre suspensión, tales como las del Artículo 89 del Convenio de Chicago ("Estado de guerra y situaciones de emergencia"), las del artículo 1.1 del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales y otras disposiciones similares de los acuerdos de servicios aéreos." (173)

Ahora bien, aunque su valor para interpretar el texto de la Convención sea discutible, valdría la pena recordar aquí lo que declaraba el propio Embajador Stevenson de los Estados Unidos, en 1971, ante la Comisión de los Fondos Marinos, aunque refiriéndose los buques:

"Si un buque realizara cualquier otra actividad (distinta del simple tránsito), violando las leyes y reglamentos del Estado ribereño, rebasaría el ámbito de su derecho y quedaría sujeto a las medidas de ejecución apropiadas del Estado ribereño." (174)

Sin embargo, en el texto actual la cuestión es realmente compleja y vale la pena examinar las distintas opiniones expresadas por diversos autores.

Como ya se ha visto, la característica esencial del paso inocente de los buques extranjeros por los estrechos internacionales, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 16 de la Convención de Ginebra de 1958 sobre el mar territorial y la zona contigua, era que dicho paso no podía ser suspendido. También la última oración del artículo 44 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar declara taxativamente, tanto para los buques como para las aeronaves, que: "No habrá suspensión

alguna del paso en tránsito".

Pero el problema consiste en determinar si un Estado ribereño podrá suspender un paso que no reúna los requisitos necesarios para ser calificado de "paso en tránsito". Como pone de relieve Reisman, decir que "no habrá suspensión alguna del paso en tránsito" no equivale a decir que "no habrá suspensión alguna del paso". Para este autor, un Estado ribereño que estime que un buque o aeronave no cumple los requisitos necesarios para que su paso pueda considerarse "paso en tránsito" podrá prohibir totalmente ese paso o permitirlo sólo cuando tales requisitos se den. Razona así:

"Lo correlativo de una obligación es un derecho. Aunque el artículo 39 habla de las obligaciones de los usuarios, implica necesariamente derechos ribereños. Debe interpretarse en el sentido de que da a los Estados ribereños una amplia competencia preceptiva y ejecutiva con respecto al paso en tránsito, a menos que supongamos que esas 'obligaciones' no son más que admoniciones morales" (175).

Para otros autores, las obligaciones que la Convención impone a los buques y aeronaves son simples "exhortaciones sin fuerza coactiva" (176). La posición extrema es la que adopta Pharand, quien no sólo no reconoce a los ribereños facultades para hacer cumplir la Convención en el caso del paso en tránsito, sino tampoco en el del paso inocente (177). Para ello se basa en que es principio del Derecho del Mar tradicional que sólo el Estado del pabellón tiene tales facultades cuando afectan a la libertad de navegación, y en que la nueva Convención establece expresamente medidas de ejecución en la parte dedicada a la contaminación, pero no en la de los estrechos. En cuanto a lo primero, hay que rebatirle diciendo que ese principio se aplica en la alta mar, pero

no cuando los buques se encuentran en el mar territorial de otro Estado: y en cuanto a lo segundo, que, del hecho de que la Convención establezca en su Parte XII (elaborada por otra Comisión y en otro contexto) facultades de ejecución más amplias, no puede deducirse que el Estado ribereño no las tenga en el caso de los estrechos.

Otros autores en la misma línea, como Carter, dicen que admitir el derecho de suspensión sería aceptar la decisión unilateral del Estado ribereño, y su consecuencia, "la pesadilla de diez, quince o veinte corredores de Berlín" (178).

Moore destaca las diferencias existentes a este respecto entre la regulación del paso inocente y la del paso en tránsito. Así, según el párrafo 1 del artículo 25 de la Convención, "el Estado ribereño podrá tomar en su mar territorial las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente", y el artículo 30 determina que:

"Cuando un buque de guerra no cumpla las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial y no acate la invitación que se le haga para que los cumpla, el Estado ribereño podrá exigirle que salga inmediatamente del mar territorial."

Tales artículos -dice- no tienen su equivalente en la Parte III de la Convención, relativa al régimen de los estrechos. Por otra parte, señala una diferencia importante entre la redacción del artículo 19, relativo al paso inocente, y la del artículo 39, relativo al paso en tránsito. El párrafo 2 de aquél dice:

"2. Se considerará que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño..."

lo que equivale a decir que se considerará que el paso no es inocente. En cambio, el párrafo 1 del artículo 39 dice

que: "Al ejercer el derecho de paso en tránsito, los buques y aeronaves: ...". De ello deduce que los deberes de los buques y aeronaves durante su tránsito no están vinculados a la definición del derecho de paso en tránsito, ni dependen de ella. La existencia de esos deberes, según Moore, no autoriza al Estado ribereño a determinar unilateralmente si se han infringido y, en caso afirmativo, a denegar el paso. De conformidad con el párrafo 5 del artículo 42, el Estado del pabellón de un buque o el Estado de registro de una aeronave que gocen de inmunidad soberana incurrirán en "responsabilidad internacional" por tales violaciones, pero sólo podrán ser forzados a cumplir sus obligaciones por cauces diplomáticos y, en su caso, judiciales. Para este autor, las disposiciones citadas y la segunda oración del artículo 233 carecerían de sentido si los Estados pudieran prohibir unilateralmente el paso en tránsito, y la conclusión a que llega es tajante: "No se autoriza a los Estados ribereños a suspender u obstaculizar el tránsito en inmersión, el sobrevuelo u otros componentes esenciales del régimen de paso en tránsito" (179).

Kuribayashi dice que el cumplimiento de las obligaciones de buques y aeronaves "parece depender del propio control de esos buques y aeronaves", y señala que la utilización en el párrafo 2 del artículo 38 de las palabras "libertad de navegación y sobrevuelo" no parece compatible con la afirmación de Burke, Legatski y Woodhead de que el Estado ribereño tiene plenas facultades de ejecución en relación con determinadas actividades. Para el autor japonés, sólo en el caso de la contaminación, en virtud del artículo 233, tendría el Estado auténticas facultades coercitivas (180). También Koh niega al Estado ribereño facultades de suspensión, excepto "quizá" en virtud del artículo 233 (181), y Frank aduce el argumento, poco convincente, de que, aunque dos destacados juristas

(Reisman y Burke) admitan la posibilidad de que un Estado pueda suspender el paso cuando, a su juicio, no pueda calificarse como "paso en tránsito", parece poco probable que los negociadores de la Convención hayan podido dejar semejante "escapatoria", que podría anular todas las salvaguardias y garantías de que se rodearon las Potencias marítimas para proteger sus intereses vitales. (182).

También Caminos estima que, a falta de una norma expresa que lo autorice, el paso por los estrechos internacionales, aunque no reúna los requisitos del paso en tránsito, no podrá suspenderse. Para este autor, el derecho que establece el artículo 38 es independiente ("separado y distinto") de las obligaciones enumeradas en el artículo 39, que constituyen esencialmente un "código de autodisciplina" para buques y aeronaves, cuya violación sólo podrá dar origen a una responsabilidad internacional del Estado de matrícula, sin que los Estados ribereños puedan determinar unilateralmente la existencia de tal violación ni aplicar medidas coercitivas. Más aún: el incumplimiento de sus obligaciones no hará perder a buques y aeronaves su derecho de paso (183).

Hailbronner, en un principio, se limitó a recoger la opinión expresada por Moore, sin pronunciarse al respecto, pero luego la ha aceptado sin reservas. Se basa también en que los artículos relativos al paso inocente no pueden aplicarse por analogía al paso en tránsito y en que en la Parte III la facultad de suspensión no se recoge expresamente, existiendo más bien una presunción contraria en el artículo 44. Por otra parte, señala con razón que el párrafo 5 del artículo 42 se limita a declarar que los buques o aeronaves que gocen de inmunidad soberana no estarán exentos de responsabilidad en caso de violación de las normas, pero no puede deducirse nada de él, ni en un sentido ni en otro, con respecto a las facultades de

ejecución del Estado ribereño. Cita a Moore en apoyo de la tesis de que el derecho de paso en tránsito es independiente de las obligaciones que ese paso impone, pone de relieve que el artículo 233 sólo permite suspender el paso de los buques que violen las obligaciones de los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 42 (seguridad de la navegación y reglamentación del tráfico marítimo, y prevención, reducción y control de la contaminación), y termina diciendo que la distinción entre el paso inocente y el paso en tránsito quedaría borrada si se permitiera al Estado ribereño suspender unilateralmente este último paso.

La argumentación de Hailbronner no requiere una refutación detallada (según esa teoría, ¿sería posible suspender el paso de un buque que representase un riesgo, aunque sólo fuera potencial, para el medio marino, pero no si ese buque amenazara de forma indudable la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño!). Baste decir que su alegación de que admitir la suspensión del paso en tránsito equivaldría a borrar la distinción con el paso inocente es inexacta en el caso de los buques (los requisitos para perder la calificación de "paso inocente" y de "paso en tránsito" son distintos), pero lo es doblemente en el caso de las aeronaves, cuyo "paso inocente" no prevé la Convención (184).

En cualquier caso, Hailbronner estima que "usualmente" los conflictos habrán de resolverse sólo por los cauces diplomáticos y judiciales normales, si bien considera dudosa la posible aplicación en esos casos del arbitraje obligatorio que la Convención establece (véase infra, págs. 435 y sigts.). No obstante, admite que el Estado ribereño tendrá derecho a la autodefensa, si su seguridad se encuentra en peligro inminente, aunque cree que se trata de una materia no regulada por la Convención. En definitiva, después de haber afirmado que el paso en

tránsito constituye un régimen intermedio entre la libertad de sobrevuelo y el paso inocente, y que supone un equilibrio entre los intereses de los Estados ribereños y los de las grandes Potencias, concede un trato totalmente distinto a los derechos y obligaciones de ambas partes: los Estados ribereños habrán de cumplir sus obligaciones aun cuando las aeronaves en tránsito no cumplan los suyos, y los derechos que la Convención les concede, muy reducidos, deberán interpretarse además restrictivamente. Por el contrario, las aeronaves en tránsito gozarán de derechos que nadie podrá interferir, y el cumplimiento de sus escasas obligaciones quedará en gran parte a su propio arbitrio, sin que en ningún caso su incumplimiento suponga una pérdida de derechos (185).

Treves, en relación con las aeronaves, adopta en cierto modo una posición ecléctica. Para este autor, el párrafo 3 del artículo 38 exige que exista una "actividad" no relacionada con el paso en tránsito (es decir, habrá que ponerlo en relación con el apartado c) del párrafo 1 del artículo 39) y no podrá invocarse cuando se trate sólo de una "amenaza" (en relación con el apartado b) del párrafo y artículo últimamente citados). Por otra parte, aun en el caso de que exista una "actividad" de esa clase, deberá existir "cierta proporcionalidad" entre la violación cometida y la contramedida adoptada. Su tesis no resulta aceptable, porque parece evidente que los casos previstos en ese apartado b) pueden ser infinitamente más graves y requerir una intervención inmediata. Por otra parte, el mismo autor, en una nota de pie de página, manifiesta su acuerdo básico con Hailbronner, en el sentido de que sólo será posible la intervención directa, con carácter excepcional, por aplicación del principio de legítima defensa (186).

Hay que reconocer que, en general, los problemas

relacionados con la aplicación, en caso necesario coactiva, del nuevo Derecho del Mar fueron poco estudiados en la Conferencia (187). Sin embargo, la argumentación de los autores citados no se sostiene frente a la claridad del párrafo 3 del artículo 38 y de la segunda oración del artículo 44 de la Convención. El primero dice que "toda actividad que no constituya un ejercicio del derecho de paso en tránsito" (el subrayado es añadido) quedará sometida a las demás disposiciones aplicables de la Convención. El párrafo 2 de ese mismo artículo define lo que debe entenderse por paso en tránsito, y el artículo 39 (cualquiera que fuera la intención de sus autores o su deliberada ambigüedad) enumera las obligaciones que los buques y aeronaves deberán cumplir para que su paso pueda ser considerado "en tránsito". Por su parte, como ya se ha visto, el artículo 44 declara que "no habrá suspensión alguna del paso en tránsito" (el subrayado es también añadido). Para Yturriaga, no hay duda de que, llegado el caso, el Estado ribereño podrá aplicar analógicamente el artículo 25, párrafo 1 de la Convención, e interrumpir el paso (188), y en el mismo sentido se inclina Riquelme (189).

No parece que pueda afirmarse seriamente que un Estado ribereño deberá tolerar un paso que amenace o utilice la fuerza contra su soberanía, su integridad territorial o su independencia política, en su propio mar territorial, sin poder hacer otra cosa que formular una protesta diplomática. Es indudable que incurrirá en responsabilidad internacional si su suspensión del paso resulta luego injustificada, pero no lo es menos que tiene derecho a suspender o impedir cualquier paso que, a su juicio, no constituya un verdadero "paso en tránsito"

Por ello, no es admisible la argumentación de Robertson, quien dice que la expresión "no será

obstaculizado" del párrafo 1 del artículo 38 supone, implícitamente, que ese paso no podrá ser interrumpido, y que el artículo 44 no es redundante porque el mencionado artículo 38 sólo tiene un carácter definitorio y era necesario declarar que la obligación de no obstaculizar el paso incumbía a los Estados ribereños. También señala que la utilización de la palabra "ininterrumpido" en el párrafo 2 del artículo 38 confirma que el paso no podrá suspenderse (190)... Una vez más, sólo cabe recordar que los textos citados hablan siempre del "paso en tránsito" y no de un simple "paso".

Un problema especial plantean las aeronaves de Estado que no cumplan "normalmente" las medidas de seguridad a que se refiere el apartado a) del párrafo 3 del artículo 39 de la Convención. La interpretación de las grandes Potencias, que identifican "normalidad" con "habitualidad", es que el incumplimiento del Reglamento del Aire por esas aeronaves, aunque sea reiterado, sólo podrá dar lugar a una reclamación diplomática (191). La referencia que hace Moore al párrafo 5 del artículo 42 (192) no resuelve nada, porque ese párrafo sólo establece una responsabilidad de los buques o aeronaves de Estado por daños o perjuicios realmente causados, pero no por simples violaciones o amenazas que no se concreten en unos perjuicios económicamente evaluables. No obstante, aún en el caso de que se acepte ese significado de la palabra "normalmente", parece indudable que el Estado ribereño podrá suspender tales vuelos, no sólo cuando, por su características, supongan un peligro cierto para la seguridad de la navegación aérea, sino también cuando, por la repetida inobservancia de las normas aplicables, resulte evidente que no cumplen los requisitos del "paso en tránsito" y constituyen un desprecio a su soberanía. La cuestión, por desgracia, puede dar lugar a graves incidentes.

Truver dice que el texto de la Convención no es claro en lo que se refiere a la aplicación de los reglamentos internacionales sobre regulación del tráfico, lucha contra la contaminación y prohibición del uso de la fuerza, pero añade que cabe suponer que el Estado ribereño podrá tomar medidas apropiadas de autodefensa u otras medidas autorizadas por la Carta de las Naciones Unidas, y que, asimismo, podrá ejercer su autoridad en relación con las reglamentaciones internacionales sobre seguridad, abordaje y lucha contra la contaminación (193). Maduro, por su parte, admite que las disposiciones sobre el paso en tránsito incluyen auténticas medidas para su aplicación obligatoria, a fin de que el Estado ribereño pueda sancionar -e impedir, en su caso- la violación de sus leyes y reglamentos (194).

La verdad es que, cuando se habla de suspensión del paso en tránsito, parecen mezclarse tres cuestiones distintas. Una sería la suspensión general por un Estado del paso en tránsito, con carácter temporal o definitivo. Parece seguro que tal suspensión sería inaceptable, habida cuenta de lo dispuesto en la Convención, salvo casos de beligerancia y conflicto armado. Otra es la suspensión limitada a las aeronaves de uno o varios países, o a las de una o varias compañías aéreas. Indudablemente, esa suspensión sólo podría tener lugar después de agotar los cauces diplomáticos o judiciales internacionales. Pero el verdadero problema es el de la suspensión de un vuelo determinado de una aeronave determinada, civil o militar. A este respecto hay que llegar a la conclusión, como llegan Burke, Legatski y Woodhead (195), de que el Estado ribereño tiene atribuciones, por aplicación de lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 38 ("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"), para suspender el paso de una aeronave si lo considera necesario, no sólo cuando se trate de casos claros de autodefensa, sino también en los de simple violación de las reglamentaciones aplicables o de ejercicio por esa aeronave de actividades incompatibles con el paso en tránsito.

Lo que ocurre es que, antes de hacerlo o de dar las instrucciones necesarias para ello, habrá de sopesar cuidadosamente su decisión. En el caso de aeronaves civiles, los problemas planteados por el uso de la fuerza y la interceptación, siempre desaconsejada por la OACI, se tradujeron en 1984 en la aprobación de una importante enmienda al Convenio de Chicago (la del artículo 3, bis), que todavía no ha entrado en vigor (196). En el de las aeronaves de Estado, cualquier incidente aéreo que suponga la interceptación o el aterrizaje forzoso será de enorme gravedad para las relaciones entre el Estado de matrícula de la aeronave y el Estado ribereño.

7. Comercialización de los estrechos

En páginas anteriores se ha hecho alusión a los derechos de peaje que, históricamente, percibían algunos Estados ribereños en sus estrechos. Se ha hecho alusión también a la teoría que considera el paso por los estrechos como una auténtica servidumbre internacional, que pudiera ser objeto de contrapartidas adecuadas. ¿Permite la nueva Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar la percepción de unos derechos como remuneración del paso en tránsito de buques o aeronaves?

La realidad es que la Convención guarda silencio al respecto y sólo el artículo 43 de su Parte III ofrece una base para que los Estados ribereños puedan compartir con

los usuarios las cargas ocasionadas por el establecimiento y mantenimiento en los estrechos de las ayudas necesarias para la navegación y la seguridad, y otras mejoras que faciliten la navegación internacional (véase supra, págs. 345 y sigts.).

En lo que se refiere, en general, al paso inocente por el mar territorial, el artículo 25 es terminante, ya que prohíbe imponer gravamen alguno a los buques extranjeros por el sólo hecho de su paso y dice que, cuando se impongan gravámenes como remuneración de servicios prestados, habrán de aplicarse sin discriminación alguna. No obstante, Mesznik, basándose en la consideración de los estrechos como recurso natural y en los gastos reales que su administración puede suponer, ha tratado de demostrar, bastante convincentemente, la posibilidad de exigir compensaciones adecuadas en relación con el tráfico marítimo (197). Otros autores han estimado que exigir esos peajes equivaldría a retroceder a tiempos medievales (198)

Sin embargo, el argumento principal de Mesznick - los costes para el Estado ribereño- difícilmente puede aplicarse a la navegación aérea, precisamente por el carácter ficticio del concepto mismo de "estrecho aéreo". Hay que recordar además que el artículo 15 del Convenio de Chicago determina, en la última oración de su último párrafo, que:

"Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos u otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo..."

y que los derechos que un Estado puede imponer por el uso de instalaciones o servicios para la navegación aérea sólo podrán ser, en virtud de ese mismo artículo, los mismos que se impongan a las aeronaves nacionales.

Verdad es que, en los últimos años, parece apreciarse cierta tendencia en el tráfico aéreo a fijar un precio, directo o indirecto, por el simple sobrevuelo del territorio de un Estado. Wassenbergh citaba concretamente a la Unión Soviética, que imponía "compensaciones comerciales" por el sobrevuelo del Artico, a Indonesia y a Filipinas (199). Con todo, no parece aventurado afirmar que esa tendencia, que por otra parte se reduce a muy pocos Estados, es contraria al espíritu y la letra del Convenio de Chicago, ya que no pretende proteger la aviación nacional sino comercializar, en la práctica, el espacio aéreo de los países.

Por todo ello, y sobre la base de un análisis estricto del texto de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, debe llegarse a la conclusión de que, al menos en lo que se refiere al tráfico aéreo, los Estados ribereños de estrechos no podrán someter al pago de derechos el paso en tránsito de las aeronaves.

Notas al capítulo V

(1) Véase JENISCH, U.: "The Signing of the Law of the Sea Convention", Aussenpolitik, vol. 34, núm. 2, 1983, pág. 178.

(2) LEE, L.T.: "The Law of the Sea Convention and Third States", AJIL, vol. 77, núm. 3, julio de 1983, págs. 544 y sigts.

(3) Naciones Unidas: Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: Documentos Oficiales, vol. II, 1974, pág. 139, párr. 26.

(4) Naciones Unidas: Documento A/CONF.62/C.2/L.6, de 10 de julio de 1974.

(5) YTURRIAGA, J.A. de: Straits Used in International Navigation: A Spanish Perspective, Dordrecht / Boston / Londres 1991, pág. 168.

(6) REISMAN, M.: "The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Lawmaking", AJIL, vol. 74, núm. 1, 1980, pág. 70.

(7) MADURO, M.F.: "Passage through International Straits: The Prospects Emerging from the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", JMLC, vol. 12, 1980, págs. 70 y 73.

(8) KURIBAYASHI, T.: "The Basic Structure of the New Regime of Passage through International Straits" An Emerging Trend in the Third UNCLOS and Japan's Situation", JAIL, vol. 21, 1977, pág. 37.

(9) Véase WARBRICK, C.: "The Regulation of Navigation", en LAY, S.H., CHURCHILL, R.R. y NORDQUIST, M. (recop.): New Directions in the Law of the Sea, Londres / Nueva York 1973, vol. I, pág. 137.

(10) JANIS, M.W.: Sea Power and the Law of the Sea, Lexington (Massachusetts) 1976, pág. 70.

(11) LEIFER, M.: Malacca, Singapore and Indonesia, Alphen aan den Rijn 1978, pág. 97.

(12) REISMAN, L.: Op.cit. en la nota 6, pág. 70.

(13) MOORE, J.N.: "The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", AJIL, vol. 74, 1980, pág. 93.

(14) Corte Internacional de Justicia: RdA, 1960, pág. 6.

(15) REISMAN, L.: Op.cit. en la nota 6, págs. 73 y sigts.

(16) MOORE, J.N.: Op.cit. en la nota 13, pág. 93.

(17) TREVES, T.: "La navigation", en DUPUY, R.-J. y VIGNES, D. (recop.): Traité du nouveau droit de la mer, París 1985, pág. 788.

(18) En contra, MADURO, M.F.: Op.cit. en la nota 7, pág. 62.

(19) ROBERTSON (Jr.), H.B.: "Passage through International Straits: A Right Preserved in the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", VJTL, vol. 20, 1980,

pág. 801.

- (20) MOORE, J.N.: Op.cit. en la nota 13, pág. 93.
- (21) GUILLAUME, G.: "Détroits internationaux et droit aérien", AASL, 1990, pág. 81.
- (22) OACI: Documento LC/26-WP/5-32, de 4 de febrero de 1987.
- (23) OACI: Documento C-WP/7777, de 20 de marzo de 1984, presentado luego al Comité Jurídico, en su 26º período de sesiones como nota LC/26-WP/5, de 4 de febrero de 1987.
- (24) Naciones Unidas: Documento A/CONF.626/C.2/Informal Meeting 4.
- (25) YTURRIAGA, J.A. de: Op.cit. en la nota 5, pág. 225.
- (26) Véase CAMINOS, H.: "The Legal Regime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea", RC, vol. 203, págs. 148 Y 149, Y 158 Y 159.
- (27) Naciones Unidas: Documento A/CONF.62/C.2/Informal Meeting/22.
- (28) JANIS, M.W.: Op.cit en la nota 10, pág. 83.
- (29) Véase TREVES, T.: Op.cit. en la nota 17, pág. 797
- (30) COQUIA, J.R.: "The Third UN Conference on the Law of the Sea", PHYIL, vol. IV, 1975, pág. 29.
- (31) KURIBAYASHI, T.: Op.cit. en la nota 8, pág. 29.
- (32) HOLLICK, A, y OSGOOD, R.E.: New Era of Ocean Politics, Baltimore 1974, pág. 105.
- (33) SCHEUNER, U.: "Entwicklungen im Seekriegsrecht seit dem zweiten Weltkrieg", en VITZHUM, W. Graf (recop.): Aspekte der Seerechtsentwicklung, Munich 1980, pág. 289.
- (34) BOE núm. 115, de 14 de mayo de 1985.
- (35) DIEZ HOCHLEITNER, J.: "Régimen de navegación de los buques de guerra extranjeros por el mar territorial español y de sus escalas en puertos españoles". REDI, 1986, núm. 2, págs. 548 y 549.
- (36) GUILLAUME, G.: Op.cit. en la nota 21, pág. 81, nota 6.

- (37) REISMAN, W.M.: Op.cit. en la nota 6, pág. 71.
- (38) LEE, L.T.: Op.cit. en la nota 2, págs. 559 y 560.
- (39) BURKE, W.E.: "Submerged Passage through Straits: Interpretations of the Proposed Law of the Sea Treaty Text", WLR, vol. 52, 1977, págs. 202 y 203.
- (40) OXMAN, B.H.: "The United Nations Conference on the Law of the Sea: The 1977 New York Session", AJIL, vol. 72, núm. 1, pág. 64. La postura oficial de los Estados Unidos aparece reflejada en RICHARDSON, E.L.: "Law of the Sea: Navigation and Other Traditional National Security Considerations", SDLR, vol. 19, 1982, pág. 564.
- (41) Véase, por ejemplo, la declaración hecha por el Yemen Democrático, al firmar la Convención, en Naciones Unidas: "Depositary Notification CN.7, 1983", Treaties-1, Anexo B, pág. 14.
- (42) YTURRIAGA, J.A. de: Op.cit. en la nota 5, pág. 196.
- (43) REISMAN, W.M.: Op.cit. en la nota 6, pág. 73.
- (44) MOORE, J.M.: Op.cit. en la nota 13, págs. 98 y 99.
- (45) Sobre la historia del precepto, véase CARROZ, J.: "Die internationale Gesetzgebung für die Luftfahrt über hohen See", ZLR/WR, vol. 8, núm. 1, 1959, págs. 3 y sigts.; y RODE-VERSCHOOR, I.H.PH. de, y otros: "Quelques aspects de la jurisdiction sur la haute mer et sur les eaux territoriales en droit aérien", RHDI, vol. 17, 1964.
- (46) Véase PEPIN, E.: "The Law of the Air and the Draft Articles on the Law of the Sea Adopted by the International Commission at its Eighth Session" (Naciones Unidas: Documento A/CONF.13/4, de octubre de 1957).
- (47) RICHARDSON, E.L.: "Law of the Sea: Navigation and Other Traditional National Security Considerations", SDLR, vol. 19, 1982, pág. 840.
- (48) OACI: Documento citado en la nota 23, párr. 9.7.
- (49) COOPER, J.C.: "Space above the seas", en VLASIC, I.A. (recop.): Explorations in Aerospace Law, Montreal 1968, pág. 198.
- (50) GUILLAUME, G.: Op.cit. en la nota 21, pág. 82.
- (51) OACI: Normas internacionales, Reglamento del Aire,

Anexo 2 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 9ª edición, julio de 1990.

- (52) OACI: Documento citado en la nota 23, párr. 9.11.
- (53) OACI: Documento LC/26-WP/5-22, de 4 de febrero de 1987, pág. 2.
- (54) En el mismo sentido, MILDE, M.: "United Nations Convention on the Law of the Sea: Possible Implications for International Law", AASL, vol. VIII, pág. 186.
- (55) OACI: Documento LC/26-WP/5-36, de 2 de abril de 1987.
- (56) OACI: Documento C-WP/8077, DE 19 de octubre de 1985 ó LC626-WP/5-41, de 4 de febrero de 1987, párr. 19.
- (57) OACI: Documento citado en la nota 53, pág. 2.
- (58) OACI: Ibid., pág. 3.
- (59) OACI: Documento citado en la nota 56, párr. 19.
- (60) Delegación de España: Memorándum de 17 de abril de 1978, Ginebra (multicopiado).
- (61) GUILLAUME, G.: Op.cit. en la nota 21, pág. 83.
- (62) Véase LABROUSSE, H.: "Les problèmes militaires du nouveau droit de la mer", RC ("The Management of Humanity's Resources, Colloque, The Hague 29-31 October 1981"), Leiden 1982, pág. 312.
- (63) Orden de 8 de enero de 1923 del Ministerio del Interior del Reich, citada por HENRY-COUANNIER, A.: Elementos creadores del derecho aéreo, Madrid 1929, pág. 32. Una reglamentación posterior, de 23 de abril del mismo año, exigía además la justificación del carácter militar de la aeronave.
- (64) TRUVER, S.C.: The Strait of Gibraltar and the Mediterranean, Alphen aan den Rijn 1980, pág. 205.
- (65) PASTOR RIDRUEJO, J.A.: Curso de Derecho Internacional Público, Madrid 1986, pág. 314.
- (66) Véase YTURRIAGA, J.A. de: Op.cit. en la nota 5, pág. 231.
- (67) Naciones Unidas: Documento A/CONF.62/WS/12, de 3 de octubre de 1980, pág. 2.

- (68) HAILBRONNER, K.: "Freedom of the Air and the Law of the Sea", AJIL, vol. 77, núm. 3, julio de 1983, pág. 501.
- (69) OACI: Documento LC/26-WP/5-13, de 4 de febrero de 1987.
- (70) TORRES UGENA, N. (recop.): Textos normativos de Derecho Internacional Público, Madrid 1985, pág. 417.
- (71) CAMINOS, H.: Op.cit., en la nota 26, págs. 229 y 230.
- (72) YTURRIAGA, J.A. de: Op.cit., en la nota 5, pág. 232.
- (73) RIQUELME CORTADO, R.: España ante la Convención sobre el Derecho del Mar: Las declaraciones formuladas, Murcia 1990, págs. 122 y sigts.
- (74) Véase PASTOR RIDRUEJO, J.A.: Op.cit., en la nota 65, págs. 314 y 315.
- (75) Véase también MILDE, M.: Op.cit., en la nota 54, pág. 186.
- (76) TREVES, T.: Op.cit., en la nota 17, pág. 799.
- (77) PLATZÖDER, R.: Op.cit., en la nota 21, págs. 64 y sigts.
- (78) Véase CONDORELLI, L. y DIPLA, H.: "Solutions traditionnelles et nouvelles tendances en matière d'attribution à l'Etat d'un fait internationalement illicite dans la Convention de 1982 sur le Droit de la Mer", en Le droit international à l'heure de sa codification (Etudes en l'honneur de R. Ago), Milán 1987, vol. III, págs. 65 y sigts.; y MARINO MENENDEZ, M.: "Régimen de la responsabilidad internacional del Estado en el Convenio sobre el Derecho del Mar de las Naciones Unidas de 1982", en Pensamiento jurídico y sociedad internacional (Estudios en honor del Prof. Dr. Antonio Truyol Serra), Universidad Complutense de Madrid 1986, vol. II, págs. 773 y sigts.
- (79) OACI: Documento citado en la nota 56, párr. 21.
- (80) Naciones Unidas: Documento A/AC.138/SC.II/L.4, de 30 de julio de 1971.
- (81) Naciones Unidas: Documento A/AC.138/SC.II/L.7, de 25 de julio de 1972.
- (82) Naciones Unidas: Documento A/CONF.62/C.2/L.11, de 17

de julio de 1974.

- (83) Naciones Unidas: Documento C.2/Informal Meeting/22.
- (84) TREVES, T.: "Les tendances recentes du droit conventionnel de la responsabilité et le nouveau droit de la mer", AFDI, 1975, vol. 21, pág. 180.
- (85) Párrafo 16 del documento citado en la nota 60. Véase también la declaración formulada por la Delegación de España el 26 de agosto de 1980, en el documento citado en la nota 67.
- (86) YTURRIAGA, J.A. de: Op.cit. en la nota 5, pág. 235.
- (87) YTURRIAGA, J.A. de: Ibid., pág. 221.
- (88) OACI: Documento citado en la nota 56, párr. 2.
- (89) CAMINOS, H.: Op.cit. en la nota 26, pág. 144.
- (90) YTURRIAGA, J.A. de: Op.cit. en la nota 5, pág. 221.
- (91) Naciones Unidas: Documento A/CONF.62/C.2/L.3, de 3 de julio de 1974.
- (92) ROBERTSON (Jr.), H.B.: Op.cit. en la nota 19, págs. 834 y 835.
- (93) Véase JAAFAR, A.B.: "The Changing Legal Status of the Malacca and Singapore Straits", en VAN DYKE, J.M.: Consensus and Confrontation, Honolulu 1985, pág.287.
- (94) ROBERTSON (Jr.), H.B.: Op.cit. en la nota 19, pág. 835.
- (95) YTURRIAGA, J.A. de: Op.cit. en la nota 5, pág. 201.
- (96) YTURRIAGA, J.A. de: Ibid., pág. 194.
- (97) Véase HAILBRONNER, K.: Op.cit. en la nota 68. pág. 493.
- (98) Véase SMITH, B.: "Innocent Passage", CJTL, 1982, págs. 91 y sigts.
- (99) Véase PHARAND, D.: "International Straits", Thesaurus Acroasium, vol. VII ("The Law of the Sea") 1977, pág. 79.
- (100) ROBERTSON (Jr.), H.B.: Op.cit. en la nota 19, pág. 838.

- (101) Véase ROBERTSON (Jr.), H.B.: Ibid. pág. 839.
- (102) ROBERTSON (Jr.), H.B.: Ibid. pág. 841.
- (103) Véase, en general, DOHM, J.: Rules of the Aire, North Hollywood (California), 1954; DRION, H.: "The Council of ICAO as International Legislator over the High Seas", en Studi in onore di Antonio Ambrosini, Milán 1955, págs. 323 y sigts.; CARROZ, J.: Op.cit. en la nota 45, págs. 3 y sigts.; ERLER, J.: Rechtsfragen der ICAO: Die internationale Zivilluftfahrtorganisation und ihre Mitgliedstaaten, Colonia / Berlín / Bonn / Munich 1966; y BURGHENTAL, TH.: Law-making in the International Civil Aviation Organization, Siracusa (Nueva York), 1969.
- (104) Naciones Unidas: Documento citado en la nota 80.
- (105) Naciones Unidas: Documento citado en la nota 81.
- (106) Naciones Unidas: Documento citado en la nota 82.
- (107) Naciones Unidas: Documento citado en la nota 83.
- (108) Naciones Unidas: Documento C.2/Informal Meeting/18.
- (109) Naciones Unidas: Documento A/CONF.62/L.123, de 13 de abril de 1982.
- (110) Véase DARMAN, R.G.: "The Law of the Sea: Rethinking U.S. Interests", FA, vol. 5, 1978, págs. 373 y sigts.
- (111) ROBERTSON (Jr.), H.B.: Op.cit. en la nota 19, págs. 812 y 814.
- (112) TREVES, T.: Op.cit. en la nota 17, págs. 801 y 802.
- (113) REISMAN, W.H.: Op.cit. en la nota 6, págs.
- (114) HAILBRONNER, K.: Op.cit. en la nota 68, págs. 353 y sigts.
- (115) MOORE, J.N.: Op.cit. en la nota 13.
- (116) ROBERTSON (Jr.), H.B.: Op.cit. en la nota 19.
- (117) HAILBRONNER, K.: Op.cit. en la nota 68, pág. 497.
- (118) HAILBRONNER, K.: Ibid.
- (119) OACI: Documento citado en la nota 23.

- (120) LAWRENCE, K.D.: "Military-Legal considerations in the extension of territorial seas", MiLR, julio de 1965, pág. 47.
- (121) OACI: Resolución A 21-21, apéndice N.
- (122) OACI: Documento LC/26-WP/5-39, de 4 de febrero de 1987.
- (123) Véase OACI: Documento citado en la nota 56.
- (124) En el mismo sentido, JAENICKE, G.: "Die Dritte Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen. Grundprobleme im Überblick", ZAöRV 1978, núm. 3/4, págs. 471 y sigts.
- (125) HAILBRONNER, K.: Op.cit. en la nota 68, págs. 498 y 515. (y nota 241).
- (126) GUILLAUME, G.: Op.cit. en la nota 21, pág. 84.
- (127) TORRES UGENA, N. (recop.): Op.cit. en la nota 70, pág. 417.
- (128) TREVES, T.: Op.cit. en la nota 17, pág. 256.
- (129) CAMINOS, H.: Op.cit., en la nota 26, pág. 229.
- (130) YTURRIAGA, J.A. DE: Op.cit. en la nota 5, pág. 230.
- (131) RIQUELME CORTADO, R.: Op.cit. en la nota 73, págs. 96 y 97.
- (132) Naciones Unidas: Documento citado en la nota 83.
- (133) Naciones Unidas: Documento citado en la nota 80.
- (134) Naciones Unidas: Documento citado en la nota 81.
- (135) Naciones Unidas: Documento citado en la nota 82, artículo 3, párrafo 1.
- (136) Naciones Unidas: Documento citado en la nota 83.
- (137) Naciones Unidas: Documento citado en la nota 208.
- (138) Naciones Unidas: Documento citado en la nota 209.
- (139) En el documento citado en último lugar falta el término "económico", pero ello puede deberse a una simple errata.

- (140) Naciones Unidas: Multilateral Treaties deposited with the Secretary General: Status at 31 December 1982. (Documento ST/LEG/SER.E/2), pág. 636)
- (141) Naciones Unidas: Documento A/CONF.62/WS/37, de 25 de abril de 1983.
- (142) HAILBRONNER, K.: Op.cit. en la nota 68, pág. 502.
- (143) KURIBAYASHI, T.: Op.cit. en la nota 8, pág. 40.
- (144) OACI: Documento citado en la nota 56, párr. 13.
- (145) ALEXANDER, L.M.: "Coastal State Competence to Regulate Traffic in Straits and Other Areas Near their Coasts vs. World Community Needs to Maximize Vessel Mobility", en CLINGAN (Jr.), T.A. y ALEXANDER, L.M. (recop.): Hazards of Maritime Transit, Cambridge (Massachusetts) 1973, pág. 8.
- (146) Véase PONTAVICE, E. de: "Navigation aérienne et droit international". RGAE, 1968, págs. 355 y sigts.
- (147) RIQUELME CORTADO, R.: Op.cit. en la nota 73, pág. 106.
- (148) Véase, en general, BHATTI, D.S., DRION, H. y HELLER, P.P.: "Prohibited Areas in International Civil Aviation", US/CAR, 1953, págs. 109 y sigts.; RITCHIE, J.H.: Prohibited Zones in International Air Law (Tesis), Universidad de McGill, Montreal 1969; y EISEMANN, H.: "Einige Gedanken zu Art. 9 des Abkommens von Chicago über die internationale Luftfahrt vom 7.12.1944", ZLR/WR, vol. 19, 1970, págs. 165 y sigts.
- (149) HAILBRONNER, K.: Op.cit. en la nota 68, pág. 500.
- (150) OACI: Documento citado en la nota 56, párr. 13, d).
- (151) Véase O'CONNELL, D.P.: The International Law of the Sea, Oxford 1984, págs. 1109 y sigts.
- (152) OACI: Documento citado en la nota 23, párr. 11.7.
- (153). En este sentido HAILBRONNER, K.: Op.cit. en la nota 68, pág. 510; EXTAVOUR, W.C.: The Exclusive Economic Zone, Ginebra, 1979, pág. 237; y MILDE, M.: Op.cit. en la nota 54, pág. 192.
- (154) HELLER, P.P.: "Flying over the Exclusive Economic Zone", ZLR/WR, vol. 27, núm. 1, marzo de 1978, pág. 16;

véase también SCHWENK, W.: "Die Anwendung luftrechtlicher Vorschriften bei Flügen von und nach Schiffen und Bohrinselfn". Ibid, vol. 25, núm. 3, agosto de 1976, pág. 234.

(155) OACI: Documento LC/26-WP/5-5, de 4 de febrero de 1987, pág. 1.

(156) OACI: Documento citado en la nota 53.

(157) OACI: Documento LC/26-WP/5-30, de 4 de febrero de 1987, último párrafo.

(158) OACI: Documento LC/26-WP/5-31, de 4 de febrero de 1987, pág. 3.

(159) OACI: Documento citado en la nota 56, párrs. 33 a 35.

(160) Sobre los problemas planteados por la construcción de un enlace fijo en el Estrecho de Gibraltar y sus posibles soluciones, véase YTURRIAGA, J.A. de: "Estatuto jurídico del Estrecho de Gibraltar y consecuencias de la construcción de una obra fija", Anuario del IHLADI, núm. 6, 1981; y PASTOR RIDRUEJO, J.A.: Aspectos jurídico-internacionales de la construcción de una comunicación fija a través del Estrecho de Gibraltar, Madrid 1982.

(161) Véase COOPER, J.C.: "The Chicago Convention: After twenty years", en VLASIC, I.A. (recop.): Explorations in Aerospace Law, Montreal 1968, págs. 439 y sigts.

(162) HELLER, P.P.: "Air Space over Extended Jurisdictional Zones", en GAMBLE (Jr.), J.K.: Law of the Sea: Neglected Issues (Proceedings), Law of the Sea Institute Twelfth Annual Conference, co-sponsored by the Institute of International Law of the University of Utrecht, October 23-26, 1978, The Hague, The Netherlands, Honolulu 1979.

(163) HAILBRONNER, K.: Op.cit. en la nota 68, pág. 501.

(164) OACI: Documento citado en la nota 23, párr. 9.7.

(165) OACI: Documento citado en la nota 122, párr. 6.

(166) OACI: Documento citado en la nota 56, párr. 15.

(167) OACI: Documento LC/26-WP6/40, de 4 de febrero de 1987.

(168) OACI: Documento citado en la nota 122.

- (169) GUILLAUME, G.: Op.cit. en la nota 21, pág. 82.
- (170) OACI: Documento citado en la nota 56, párr. 17.
- (171) GUILLAUME, G.: Op.cit. en la nota 21, pág. 85.
- (172) OACI: Documento citado en la nota 23, párr. 9.13.
- (173) OACI: Documento citado en la nota 56, párr. 13, c).
- (174) DSB, vol. 65, 1971, págs. 263 y 264.
- (175) REISMAN, W.M.: Op.cit. en la nota 6, págs. 69 y 70. En el mismo sentido, MADURO, M.F.: Op.cit. en la nota 7, pág. 74.
- (176) Véase ANDREWS, D.: "Archipelagos and the Law of the Sea: Island States or Island-studded Sea Space?", MP, enero de 1978, pág. 61.
- (177) PHARAND, TH.: Op.cit. en la nota 99, págs. 79 y 85.
- (178) CARTER, J.: "The Outlook for the Territorial Sea and Navigation through Straits and on the High Seas", en Marine Technology Society: Law of the Sea Reports, 1971, Washington (DC) 1972, pág. 136.
- (179) MOORE, J.N.: Op.cit. en la nota 13, págs. 102 y 103, y 106.
- (180) KURIBAYASHI, K.: Op.cit. en la nota 8, pág. 39.
- (181) KOH, K.L.: Contemporary Issues related to Straits used for International Navigation, Ginebra 1980, pág. 88.
- (182) FRANK, E.J.: "UNCLOS III and the Straits Passage Issue: The Maritime Powers' Perspective on Transit Passage", NYJICL, vol. 3, 1982, pág. 263.
- (183) CAMINOS, H.: Op.cit. en la nota 26, págs. 149 y 150.
- (184) Véase DE VRIES-LENTSCH, P.: "The Right of Overflight over Strait States and Archipelagic States: Development and Prospects", NYIL, 1983, págs. 204 y 205.
- (185) HAILBRONNER, K.: "The Legal Regime of Airspace above the Exclusive Economic Zone", AJIL, vol. VII, núm. 1, 1983, pág. 38, y op.cit. en la nota 68, págs. 500 y 520.
- (186) TREVES, T.: Op.cit. en la nota 17, pág. 800.

(187) Véase YOUNG, E.: "Covenants without the Sword: Control of the sea", AFS, febrero de 1976, vol. 2, pág. 309.

(188) YTURRIAGA, J.A. de: Op.cit. en la nota 5, pág. 222.

(189) RIQUELME CORTADO, R.: Op.cit. en la nota 73, pág. 113.

(190) ROBERTSON (Jr.), H.B.: Op.cit. en la nota 19.

(191) Esta fue, desde luego, la interpretación oficial de los Estados Unidos en una fase ya avanzada de la Conferencia, como prueba el discurso pronunciado por el Embajador Richardson el 13 de julio de 1974. No obstante, el Embajador Stevenson, en 1971, había admitido la posibilidad de que el Estado ribereño adoptase "medidas de cumplimiento apropiadas".

(192) MOORE, J.N.: Op.cit. en la nota 13.

(193) TRUVER, S.C.: Op.cit. en la nota 64.

(194) MADURO, M.F.: Op.cit. en la nota 7, pág. 73.

(195) BURKE, W.T., LEGATSKI, R. y WOODHEAD, W.W.: National and International Law Enforcement in the Ocean, Seattle (Washington) 1975, pág. 105.

(196) El párrafo a) de dicho artículo dice:

"a) Los Estados contratantes reconocen que todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y que, en caso de interceptación, no debe ponerse en peligro la vida de los ocupantes ni la seguridad de éstos. La presente disposición no se interpretará en el sentido de que **modifica** en modo alguno los derechos y las obligaciones **de** los Estados estipulados en la Carta de las Naciones Unidas."

Véase PIRIS, J.C.: "L'interdiction du recours à la force contre les aéronefs civiles: L'amendement de 1984 à la Convention de Chicago", AFDI, 1984, págs. 711 y sigts.; MOYANO BONILLA, C.: Violación del espacio aéreo e interceptación de aeronaves, Montevideo 1985, págs. 316 y sigts.; y NAVEAU, J. y GODFROID, M.: Précis de droit aérien, Bruselas 1988, págs. 160 y sigts.

(197) MESZNIK, R.: "Transit Fees for Ocean Straits and their Impact on Global Economic Welfare", ODIL, vol. 8,

núm. 4. 1980, págs. 337 y sigts.

(198) BOOTH, K.: Law, Force and Diplomacy at Sea, Londres / Boston / Sidney, 1985, pág. 117.

(199) WASSENBERGH, H.A.: "Parallels and Differences in the Development of Air, Sea and Space Law in the Light of Grotius Heritage", AASL, vol. IX, 1984, pág. 171 (y nota 17).

CAPITULO VI. ANALOGIAS Y DIFERENCIAS ENTRE EL REGIMEN DE PASO EN TRANSITO POR LOS ESTRECHOS Y EL REGIMEN DE PASO POR LAS AGUAS ARCHIPELAGICAS

El estudio del paso por el espacio aéreo situado sobre las aguas archipelágicas no queda comprendido en el tema de la presente tesis. Sin embargo, sus evidentes analogías con el paso en tránsito por los estrechos utilizados para la navegación internacional, la asimilación que la doctrina ha hecho muchas veces entre ambos regímenes y, especialmente, el artículo 54 de la Convención, que declara aplicables, con las trasposiciones necesarias, cuatro artículos esenciales de la Parte III de la Convención, la relativa a los estrechos, hace que un examen comparativo de ambos regímenes pueda resultar iluminador o, al menos, ilustrativo.

En páginas anteriores (véase supra, págs. 52 y sigts.) se ha hablado ya del régimen de las aguas archipelágicas y del espacio aéreo situado sobre ellas. Hay que destacar ahora que, aunque ambos regímenes siguieran en la Conferencia un proceso en cierto modo convergente, hay una importante diferencia en su mismo origen: en el caso de los estrechos, se trataba de introducir una importantísima restricción para la soberanía aérea sobre el mar territorial, anteriormente inexistente; en el de los archipiélagos, de mantener unas libertades anteriormente existentes, a pesar de reconocer una nueva soberanía en aguas donde antes no existía.

Para Moore, la terminología análoga y las repetidas referencias a los estrechos del capítulo relativo a los

Estados archipelágicos indican que el paso en tránsito y el paso por las rutas marinas archipelágicas "son derechos equivalentes", al menos en todos sus aspectos importantes. Más aún, después de recordar que el texto de esa parte de la Convención fue resultado de consultas officiosas entre los Estados marítimos y los archipelágicos, y elaborado por un grupo de trabajo compuesto por representantes de ambos, termina diciendo que, en todos sus puntos principales, los conceptos subyacentes del "paso en tránsito" por los estrechos y del "paso por las rutas marítimas archipelágicas" son idénticos, lo que incluye los derechos de sobrevuelo y el tránsito en inmersión de los submarinos (1).

También Maduro se pronuncia en sentido análogo, diciendo que el régimen de "paso por los pasillos archipelágicos" es, prácticamente, idéntico al de paso en tránsito aplicable en los estrechos internacionales (2). Para Richardson, el derecho de paso por las rutas marítimas archipelágicas es "por lo menos tan amplio con respecto a la navegación y el sobrevuelo como el paso en tránsito por los estrechos" (3). Hailbronner dice que se trata de un régimen "ligeramente diferente", aunque muy similar (4). De Vries Lentsch lo llama "similar" (5). Para Dupuy es sólo "la trasposición del régimen de tránsito en los estrechos internacionales" (6). Labrousse llega a afirmar que el paso por las rutas marítimas archipelágicas "es idéntico en sus modalidades al paso en tránsito previsto para los estrechos" (7). Y para Rauch, se trata de "dos caras de la misma moneda" (8).

Jiménez Piernas observa que el paso por las rutas marítimas archipelágicas no es más que "una especialidad del derecho de paso en tránsito por los estrechos internacionales". En su opinión, las dos únicas reglas específicas del régimen de navegación por las aguas

archipelágicas, relativas a la anchura de las vías marítimas y aéreas y a la competencia exclusiva del Estado archipelágico para el establecimiento o adopción de esas vías, no bastan para considerar distintos ambos regímenes (9). Para el ya citado De Vries Lentsch, quizá la diferencia más destacada entre ambos regímenes sea la llamativa ausencia, en el caso del paso por las vías marítimas archipelágicas, de una cláusula análoga a la de la última oración del párrafo 2 del artículo 38, que permite ejercer el derecho de paso en un estrecho para penetrar en un Estado ribereño, salir de dicho Estado o regresar a él: en el caso de las aguas archipelágicas, el sobrevuelo ha de ser necesariamente "ininterrumpido" (10).

Guillaume, después de afirmar que el paso por las aguas archipelágicas es esencialmente idéntico al paso en tránsito por los estrechos, dice que sólo se diferencian en un aspecto: en los estrechos, los Estados ribereños no pueden fijar las aerovías, facultad que se reconoce en cambio a los Estados archipelágicos (11). (Lo que quiere decir que, si se admitiera la teoría aquí sostenida de que también en los estrechos podrán fijar los Estados ribereños esas autovías, no existiría diferencia alguna).

Hay que decir al respecto, en primer lugar, que, aun prescindiendo de la reserva con que deben acogerse los "entendimientos" entre países no reflejados en documento alguno, cuando se trata de interpretar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el acuerdo a que se llegó en la Conferencia sobre el régimen archipelágico sólo podría indicar que el texto (tal vez por su propia ambigüedad) daba satisfacción a ambas partes: Potencias marítimas y Estados archipelágicos. El problema doctrinal de si era o no idéntico al de los estrechos ni siquiera se planteaba.

Por otra parte, teniendo en cuenta las vicisitudes de

la elaboración y, sobre todo, teniendo en cuenta que la labor del Comité de Redacción se vio enormemente dificultada por el recelo de las Potencias marítimas ante cualquier propuesta de alteración, por obvia y plausible que fuera, no se debe dar demasiada importancia a diferencias de redacción que pueden no significar absolutamente nada.

Pero la realidad es que el "derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas" (definido y regulado básicamente en el artículo 53) no se califica nunca, en la Convención, de "paso en tránsito". Es ésta una diferencia terminológica que podría tener su importancia. Por otra parte, se observa que las palabras "libertad de navegación y sobrevuelo" que se utilizan en el párrafo 2 del artículo 38 para definir ese "paso en tránsito" no aparecen en el párrafo 3 del artículo 53, al definir el "paso por las vías marítimas archipelágicas", en el que se utiliza la frase "los derechos de navegación y de sobrevuelo en el modo normal". Oxman dice que la razón puede estar en consideraciones prácticas, dado lo angosto de los estrechos en comparación con la gran extensión de las aguas archipelágicas, pero llega a la conclusión de que tal diferencia, si planteara algún problema, sería un problema de orden puramente doctrinal (12). Para Treves, esa diferencia de formulación no tiene importancia alguna (13), y Slot sólo le atribuye una importancia "políticopsicológica" (al subrayar la soberanía del Estado sobre sus aguas archipelágicas) (14).

Se observa, por otra parte, que el "derecho de paso en tránsito" por los estrechos, según el párrafo 2 del artículo 38, debe ejercerse "de conformidad con esta Parte" (es decir, con la Parte III), mientras que el "derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas", según el párrafo 3 del artículo 53, se ejercerá "de conformidad con

esta Convención" (con toda ella). Ahora bien, el hecho mismo de que el artículo 54 remita a determinados artículos de la Parte III de la Convención y no a otros indica que existen diferencias ("sutiles, pero importantes diferencias", las llama Slot) entre ambos regímenes, y el análisis del artículo 53 confirma tal interpretación.

Como se recordará, el artículo 54, que lleva el epígrafe "Deberes de los buques y aeronaves durante su paso, actividades de investigación y estudio, deberes del Estado archipelágico y leyes y reglamentos del Estado archipelágico relativos al paso por las vías marítimas archipelágicas", dice así:

"Los artículos 39, 40, 42 y 44 se aplican, mutatis mutandis, al paso por las vías marítimas archipelágicas."

En cuanto al artículo 53, su párrafo 1 se refiere concretamente a las "rutas aéreas", mientras que tales rutas quedan olvidadas, como ya se ha visto, en el artículo 41. Por otra parte, el párrafo 4 del mismo artículo 53 dice que esas rutas aéreas (lo mismo que las vías marítimas) "incluirán todas las rutas normales de paso utilizadas como tales en la navegación o sobrevuelo internacionales a través de las aguas archipelágicas o sobre ellas". Y su párrafo 5 determina cómo habrán de definirse esas vías marítimas y rutas aéreas mediante una serie de líneas axiales, disponiendo también, en su segunda oración, que:

"... en su paso por las vías marítimas archipelágicas, los buques y las aeronaves no se apartarán más de 25 millas marinas hacia uno u otro lado de tales líneas axiales, con la salvedad de que dichos buques y aeronaves no navegarán a una distancia de la costa inferior al 10% de la distancia entre los puntos más cercanos situados en islas que bordeen la vía marítima."

Cabe recordar que, en el tercer período de sesiones de la Conferencia, Indonesia presentó al grupo de Estados archipelágicos un proyecto articulado que concedía el "privilegio de sobrevuelo" a las aeronaves de Estado sobre las rutas marítimas fijadas por el Estado archipelágico, sin limitación alguna por encima de los 45.000 pies, con notificación previa y contacto por radio permanente entre los 35.000 y los 45.000 pies, y con control absoluto por debajo de los 35.000 pies (15).

Como ya se ha visto también, la existencia de esas diferencias ha servido de base, precisamente, para negar a los Estados ribereños de estrechos la posibilidad de designar rutas aéreas (véase supra, págs. 364 y sigts.). No obstante, esas diferencias se explican fácilmente por la distinta naturaleza de las aguas archipelágicas (que no son mar territorial ni zona económica exclusiva, sino un nuevo espacio marítimo sui generis), y por la necesidad de mantener en zonas que anteriormente eran alta mar unos derechos de navegación marítima y sobrevuelo preexistentes.

De todas formas, la regulación de la navegación aérea en esta Parte IV de la Convención dista mucho de ser satisfactoria. Por de pronto, se plantea la dificultad y, a veces, imposibilidad de que las aeronaves puedan seguir unas vías, generalmente sinuosas, entre las islas. En este sentido, Pirtle reconoce que:

"las disposiciones (...) sobre el paso en tránsito y el paso por las rutas archipelágicas constituyen un Tratado inclinado en favor de los intereses de la navegación y la seguridad de los Estados Unidos" (16).

Además, aunque en el artículo 49 (párrafo 2), se proclame sin lugar a dudas la soberanía del Estado archipelágico sobre el espacio aéreo situado sobre las aguas archipelágicas y se aclare (párrafo 4) que el régimen

de paso establecido:

"... 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 su subsuelo, el espacio aéreo situado sobre esas aguas y los recursos obtenidos en ellos",

lo cierto es que, por ejemplo, en los párrafos 6 a 8 del artículo 53 se alude sólo a la facultad del Estado para establecer esquemas de separación de tráfico marítimo, sin hablar para nada del tráfico aéreo, facultad que resultaría de utilidad innegable en el contexto de esos cuatro artículos. (Hay que destacar que Filipinas rechazó en su día una propuesta de los Estados Unidos, en virtud de la cual los sobrevuelos se habrían realizado por tres túneles o bloques de alturas distintas (17)).

Por otra parte, el párrafo 9 de ese mismo artículo 53, al hablar de la designación o sustitución de vías marítimas o del establecimiento o sustitución de dispositivos de separación de tráfico, establece la obligación de someter las propuestas a la Organización internacional competente para su adopción. Sólo después de ser aprobados por esa Organización podrá actuar el Estado archipelágico en el sentido indicado. La diferencia de régimen con respecto a la navegación aérea puede estar justificada, pero no cabe duda de que el texto, en primer lugar, parece partir de la base de que las vías marítimas y las rutas aéreas coincidirán necesariamente, lo que no es seguro. Así, Jiménez Piernas estima que, aunque el párrafo 1 del artículo 53 se refiera a rutas aéreas situadas "sobre" las vías marítimas, tal disposición debe interpretarse en el sentido de que las rutas aéreas deberán seguir, en general, la dirección de las vías marítimas, y no en el de que éstas determinarán, necesariamente, la

situación de aquéllas (18). Además, el artículo no es suficientemente claro, lo que puede dar lugar a múltiples incidentes. Tolentino dice, con razón: "Si todas las rutas normales de navegación deben incluirse o transformarse en rutas marítimas, y si no se puede designar ninguna ruta marítima sin aprobación de la Organización competente, ¿dónde está la autoridad del Estado ribereño para designar rutas marítimas?" (19).

Por otra parte, el párrafo 12 del artículo 53 dispone que:

"Si un Estado archipelágico no designare vías marítimas o rutas aéreas, el derecho de paso por vías marítimas archipelágicas podrá ser ejercido a través de las rutas utilizadas normalmente para la navegación internacional."

Maduro, al comentar este párrafo, ha subrayado que no se especifica que esas rutas utilizadas normalmente deberán ser las que unan zonas de alta mar o zonas económicas y que, además, la utilización de la palabra "normalmente" aumenta la ambigüedad del ya ambiguo concepto de "navegación internacional" (20). Churchill subraya la importancia del artículo, criticando, sin embargo, su deficiente redacción (21). Destaca también que, quizá por un simple olvido, las facultades que se conceden a los Estados ribereños en materia de contaminación, en lo que se refiere a sus aguas territoriales y estrechos (artículos 220 y 223) no resultan aplicables. Treves observa que la versión francesa de ese artículo (igualmente auténtica según el artículo 320 de la Convención) resulta más clara que la de otros idiomas, ya que, en la última parte del párrafo, se refiere concretamente a "les voies et routes", mientras que las otras versiones hablan sólo de "rutas" (22).

Por último, en relación con el derecho de soberanía

del Estado archipelágico, reconocido en el párrafo 3 del artículo 49, se observa que ese párrafo no contiene, como el párrafo 2 del artículo 34 (relativo a los estrechos) una referencia expresa a "otras normas de derecho internacional". Si tal omisión, como parece verosímil, fue deliberada, reforzaría indirectamente la tesis anteriormente mantenida de que el citado artículo 34 se remite, en el caso de los estrechos, no sólo a otras partes de la Convención, sino también a los vigentes Convenios de Derecho Aéreo.

La Secretaría de la OACI, con acierto, estimó en su estudio preliminar que, con independencia de que se considerase necesario o no modificar el Convenio de Chicago para incluir ese nuevo espacio marítimo que son las "aguas archipelágicas", en estas aguas, en general, se aplicarían las leyes y reglamentos aeronáuticos del Estado de que se tratara, ya que la soberanía de éste sólo quedaba limitada por el llamado "derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas" (23).

No obstante, en el párrafo 10.8 de ese estudio, después de decir que el paso por las vías marítimas archipelágicas está sujeto al mismo régimen jurídico que el paso en tránsito por los estrechos, por aplicación de lo dispuesto en el artículo 54 de la Convención, se afirma que "el Estado archipelágico no puede imponer la aplicación de su propio Reglamento del Aire en las rutas aéreas que pasan por encima de sus vías marítimas archipelágicas", lo que no resulta aceptable, por las mismas razones expresadas al hablar del paso en tránsito. Es cierto que las normas dictadas por el Estado archipelágico no podrán constituir en ningún caso un obstáculo o impedimento para el derecho de paso, pero resultarán también aplicables, con carácter supletorio o principal, en virtud de la norma 2.1.1 del propio Reglamento del Aire (véase supra, págs. 350 y

sigts.)).

Los Países Bajos, en sus comentarios al estudio de la Secretaría de la OACI (24), critican en primer lugar la aseveración que se hace en el párrafo 10.5 de dicho estudio en el sentido de que la omisión de la rutas aéreas en el párrafo 9 del artículo 53 de la Convención es intencionada (esa omisión hace que los Estados archipelágicos no queden obligados a someter propuestas relativas a la designación de las rutas aéreas a la OACI). Para dicho país, no es ése necesariamente el caso:

"Las disposiciones relativas a los archipiélagos y a la navegación y el sobrevuelo de las vías marítimas archipelágicas se han redactado sin tener mayormente en cuenta la diferencia entre navegación y sobrevuelo".

Según la interpretación, sumamente plausible, de los Países Bajos, en el párrafo 1 del artículo 53 se vinculan las rutas aéreas y las marítimas, lo que desde luego no excluye los acuerdos bilaterales en que los Estados convengan en separarlas, como han hecho Indonesia y Malasia. En cuanto al requisito de someter las propuestas a la Organización internacional competente, debe suponerse que los Estados archipelágicos estarán obligados a someter las relativas a vías marítimas y rutas aéreas a la OMI y a la OACI, respectivamente, para su adopción, y sólo una vez **aceptadas** las propuestas podrán designar las rutas en **consonancia**. Kean, el ponente designado por el Comité Jurídico de la OACI, no responde a esta interpretación de los Países Bajos, limitándose a señalar el distinto trato dado a los buques y las aeronaves en la Convención y diciendo que es "posiblemente debido a que al ejercer estas últimas el derecho de paso (...) acatarán el Reglamento del Aire establecido por la OACI", argumento que carece de lógica (25).

En cuanto al discutido problema de la suspensión del paso por las aguas archipelágicas, llama la atención, en primer lugar, que, al definir el "paso por las vías marítimas archipelágicas" en el párrafo 3 del artículo 53, no aparezca la fórmula ritual "que no será obstaculizado", que aparece en la definición de "paso en tránsito" del párrafo 1 del artículo 38, aunque se consiga el mismo resultado por la inclusión, un tanto desplazada, de las palabras "sin trabas" después de "tránsito ininterrumpido, rápido" (26) y, sobre todo, por la remisión que hace luego el artículo 54 al 44. Hailbronner, basándose en su propia interpretación del régimen de paso en tránsito por los estrechos y en que se aplicará, con las trasposiciones necesarias, al paso por las vías marítimas archipelágicas, niega el Estado archipelágico esta facultad. Dice además que ni siquiera el derecho que concede a ese Estado el párrafo 2 del artículo 52 para suspender temporalmente en determinadas áreas de sus aguas archipelágicas, en general, el paso inocente de buques extranjeros, cuando dicha suspensión sea indispensable para la protección de su seguridad, resulta aplicable a las aeronaves, y lo justifica diciendo que "evidentemente, una suspensión temporal del paso que equivaliera al establecimiento de zonas prohibidas por razones militares no se consideró necesaria con respecto a las aeronaves en tránsito" . Únicamente admite que, "en circunstancias excepcionales", el Estado pueda adoptar medidas inmediatas contra peligros inminentes para su seguridad (27).

Este autor, sin embargo, parece confundir el paso inocente por las aguas archipelágicas con el paso por las vías marítimas archipelágicas. En el primer caso, al que se refiere el artículo 52, no se habla de la posibilidad de suspender el paso inocente de las aeronaves por la sencilla razón de que tal paso inocente (salvo dentro de los límites

establecidos por el Convenio de Chicago) no existe. En el segundo, efectivamente, el artículo 54 (al remitirse al artículo 44) no permite la suspensión, pero sólo cuando se trate de un paso que reúna todos los requisitos necesarios para ser calificado de "paso por las vías marítimas archipelágicas".

Pharand, lo mismo que en el caso de los estrechos, adopta una postura maximalista. A su juicio, los buques (y, hay que suponer, las aeronaves) que transiten por las vías marítimas archipelágicas podrán realizar todos los actos que el artículo 19 de la Convención prohíbe para el paso inocente: ejercicios o prácticas con armas, etc. De igual modo, no concede al Estado archipelágico ninguna facultad de ejecución, y estima que esa inexistencia de facultades resulta aún más clara que en el caso de los estrechos (28). No hace falta decir que su posición resulta tan inaceptable en un caso como en otro.

En sus comentarios al estudio de la Secretaría de la OACI (29) Filipinas, país archipelágico por excelencia, manifestaba que quería hacer constar su reserva con respecto a la afirmación categórica, hecha en el párrafo 10.8 de dicho estudio, de que no se podría suspender en ningún caso el derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas. Más interés tiene aún observar que, al ratificar la Convención en 1982, ese país hizo una declaración que decía así:

"El concepto de aguas archipelágicas es similar al concepto de aguas interiores en virtud de la Constitución de Filipinas, y sustrae a los estrechos que conectan esas aguas con la zona económica o la alta mar a los derechos de los buques extranjeros al paso en tránsito para la navegación internacional." (30)

La intención del Gobierno de Filipinas era, sin duda, reafirmar que en sus aguas se aplicaría el régimen especial

de la Parte IV de la Convención pero, al remitirse el artículo 54, precisamente, al régimen de paso en tránsito de la Parte III, la declaración resultaba más que confusa (31). Ello motivó que, por éstas y otras razones, varios países formularan objeciones, lo que hizo que Filipinas, en 1988, manifestara nuevamente, en una carta al Secretario General, que su declaración había sido meramente interpretativa, y que en aquellos momentos estaba armonizando su legislación interna con las disposiciones de la Convención, cuyos preceptos acataba (32). Sorprende, desde luego, que en ningún momento se hiciera mención de las aeronaves.

Sea como fuere, de cuanto antecede se deduce que el régimen de paso por las vías marítimas archipelágicas, lejos de arrojar verdadera luz sobre el paso en tránsito por los estrechos, recoge la mayoría de sus deficiencias y oscuridades, combinándolas con otras propias. Aunque en algunos aspectos sea más detallado y coherente, cuanto se refiere a las aeronaves resulta confuso y suscita la sospecha de que su casi total asimilación al régimen del paso en tránsito por una gran parte de la doctrina, se debe, sobre todo, a simples razones de comodidad.

Notas al capítulo VI

(1) MOORE, J.N.: "The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", AJIL, vol. 74, núm. 1, enero de 1980, págs. 97 y 110. Véanse también OXMAN, D.H.: "The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The 1977 New York Session", AJIL, vol. 72, núm. 1, pág. 72 y DEMIRALI, A.: "The Third United Nations Conference on the Law of the Sea and an Archipelagic Regime", SDLR, vol. 13, núm. 3, 1976, pág. 762 (y nota 121).

- (2) MADURO, M.: "Passage through International Straits: The Prospects Emerging from the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", JAMLC, vol. 12, núm. 1, octubre de 1980, pág. 84 (y nota 56).
- (3) RICHARDSON, E.L.: "Law of the Sea", NWCR, mayo-junio de 1978, pág. 568.
- (4) HAILBRONNER, K.: "Freedom of the Air and the Law of the Sea", AJIL, vol. 77, núm. 3, julio de 1983, págs. 501 y 502.
- (5) DE VRIES LENTSCH, P.: "The Right of Overflight over Straits and Archipelagic States: Developments and Prospects", NYIL, 1983, pág. 168.
- (6) DUPUY, R.-J., "La mer sous compétence nationale", en DUPUY, R.-J. y VIGNES, D.: Traité du Nouveau Droit de la Mer, París / Bruselas 1985, pág. 241.
- (7) LABROUSSE, H.: "Détroits stratégiques et pollution", DN, febrero de 1979, pág. 81.
- (8) RAUCH, E.: "Military Uses of the Oceans", en GYIL, vol. 28, 1985, pág. 249.
- (9) JIMENEZ PIERNAS, C.: El proceso de formación del Derecho Internacional de los archipiélagos (Tesis), vol. II, Universidad Complutense de Madrid, Madrid 1982, págs. 908 y 909, y 1.119 y 1.120; y La revisión del estatuto territorial del Estado por el nuevo Derecho del Mar (El caso de los Estados archipelágicos), Alicante 1990, págs. 211 y 212.
- (10) DE VRIES LENTSCH, P.: Op.cit. en la nota 5, págs. 205, 214 y 215.
- (11) GUILLAUME, G.: "Détroits internationaux et droit aérien", AASL, 1990, págs. 85 y 86.
- (12) OXMAN, V.H.: Op.cit. en la nota 1, pág. 6.
- (13) TREVES, T.: "La navigation", en DUPUY, R.-J. y VIGNES, D.: Op.cit. en la nota 6, págs. 796 y 797.
- (14) SLOT, P.J.: "The International Legal Regime for Navigation", ODIL, vol. 15, núm. 1, 1985, págs. 95 y 96.
- (15) Véase DRAPER, J.A.: "The Indonesian Archipelagic State Doctrine and Law of the Sea: 'Territorial grab' or justifiable necessity?", IL, 1977, vol. 11, págs. 156 y

sigts.

(16) PIRTLE, CH.E.: "Transit Rights and U.S. Security Interests in International Straits: The 'Straits Debate' Revisited". ODIL, vol. 5, núm. 4, 1978, pág. 486.

(17) Véase COQUIA, J.R.: "The Third UN Conference on the Law of the Sea: Its 1976 sessions", PhYIL, vol. 5, 1976, pág. 30, nota 76.5

(18) JIMENEZ PIERNAS, c.: Op.cit. en la nota 9, págs. 909 y 910.

(19) TOLENTINO, A.M.: "Territorial Sea and Archipelagic Waters", PhYIL, 1976, vol. 5, pág. 50.

(20) MADURO, M.: Op.cit. en la nota 2, pág. 90.

(21) CHURCHILL, R.R.: The Law of the Sea, Manchester / Dover (Nueva Hampshire), págs. 96 y 97.

(22) TREVES, T.: Op.cit. en la nota 13, pág. 795 (y nota 32).

(23) OACI: Documento C-WP/7777, de 20 de enero de 1984, ó LC/26-WP/5-1, de 4 de febrero de 1987. Véase también MILDE, M.: "United Nations Convention on the Law of the Sea: Possible Implications for International Law", AASL, vol. VIII, 1983, págs. 183 y sigts.

(24) OACI: Documento LC/26-WP/5-22, de 4 de febrero de 1987, párr. 4.

(25) OACI: Documento LC/26-WP/5-41, de 4 de febrero de 1987, párr. 25.

(26) Véase DE VRIES LENTSCH, P.: Op.cit. en la nota 5, págs. 204 y 205.

(27) HAILBRONNER, K.: Op.cit. en la nota 4, págs. 502 y 503.

(28) PHARAND, D.: "International Straits", Thesaurus Acroasium, 1977, págs. 97 y 98.

(29) OACI: Documento LC/26-WP/5-26, de 4 de febrero de 1987.

(30) Naciones Unidas: Multilateral Treaties Deposited with the Secretary General, Nueva York 1989, pág. 74. La declaración fue confirmada en 1984. Véase al respecto

RIQUELME CORTADO, R.: España ante la Convención sobre el Derecho del Mar: Las Declaraciones formuladas, Murcia 1990, págs. 55 y 56.

(31) Véase GAMBLE, J.K.: "The 1982 U.N. Convention on the Law of the Sea: A 'Midstream' Assessment of the Effectiveness of Article 309", SDLR, vol. 24, 1987, págs. 638 y sigts.

(32) Naciones Unidas: Op.cit. en la nota 30, pág. 768.

CAPITULO VII. ALGUNAS CUESTIONES ESPECIALES

El régimen de paso en tránsito establecido en la Parte III de la Convención puede tener consecuencias en algunos aspectos, no siempre regulados específicamente en ella. Los principales son los que se refieren a la contaminación, a la investigación científica y a la solución de controversias.

A) LA CONTAMINACION CAUSADA POR EL SOBREVUELO DE LOS ESTRECHOS

Hay que distinguir entre dos tipos de contaminaciones, las causadas por las aeronaves desde la atmósfera o a través de ella, y las causadas específicamente por vertimientos.

1. Contaminación causada desde la atmósfera o a través de ella

El principio básico en esta materia es el que recoge el artículo 192 de la Convención, que establece la obligación general de los Estados de "proteger y preservar el medio marino". La Delegación de España en la Conferencia calificó tal principio de ius cogens, pues su justificación última se encuentra en el ámbito de los derechos y libertades de la persona humana y, concretamente, en el derecho fundamental del hombre al medio ambiente, como uno de los aspectos del derecho fundamental a la vida (1).

Por lo que se refiere específicamente a la contaminación desde la atmósfera o a través de ella, el artículo 212 determina, en su párrafo 1. que los Estados, para prevenir, reducir y controlar la contaminación:

"... dictarán leyes y reglamentos aplicables al espacio aéreo bajo su soberanía y a los buques que enarbolen su pabellón o estén matriculados en su territorio y a las aeronaves matriculadas en su territorio, teniendo en cuenta las reglas y estándares así como las prácticas y procedimientos recomendados, convenidos internacionalmente, y la seguridad de la navegación aérea."

Por otra parte, según el párrafo 2 del mismo artículo. "tomarán otras medidas que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar esa contaminación" y, según su párrafo 3:

"... actuando especialmente por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática, procurarán establecer en los planos mundial y regional reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, para prevenir, reducir y controlar esa contaminación."

Hailbronner estima que este artículo no altera en nada el régimen establecido, con respecto a la navegación aérea, por el Convenio de Chicago y por el Derecho consuetudinario, y que, aunque la contaminación no se menciona expresamente en el artículo 37 de este Convenio, relativo a la adopción de normas y procedimientos internacionales, puede estimarse comprendida entre las "otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea" a que se refiere el último párrafo de dicho artículo (2).

En el documento elaborado por la Secretaría de la OACI sobre las posibles repercusiones de la aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (3) se dice, en relación con esta clase de

contaminación. que las disposiciones de la Convención "tienen consecuencias directas con respecto al Convenio de Chicago y sus Anexos, pero sólo en términos de medidas futuras que han de adoptar los Estados miembros de la OACI dentro del marco de la Organización" (4).

Después de recordar que el Consejo de la OACI ha adoptado ya algunas normas y métodos recomendados relativos a la protección del medio ambiente (en concreto, en el Anexo 16 al Convenio de Chicago), considera que la nueva Convención no sólo obliga a los Estados a "aceptar (sic) la legislación dentro de las esferas de su competencia sobre la contaminación del medio marino con respecto a su espacio aéreo y sus aeronaves (tanto civiles como aeronaves de Estado)", sino que refuerza también el compromiso general contraído por los Estados en el marco del ya citado artículo 37 del Convenio de Chicago. Por otra parte, subraya que, según el artículo 212 de la nueva Convención, la protección del medio quedará subordinada a los intereses de la seguridad de la navegación aérea.

Por lo que se refiere especialmente a los estrechos, los Estados Unidos mantuvieron en un principio que la lucha contra la contaminación en sus aguas no requería ningún tratamiento especial y, en 1970, el Embajador Stevenson insistía aún en que esos problemas no eran privativos de los estrechos; sin embargo, ante la Subcomisión II de la Comisión de los Fondos Marinos, ese país completó sus propuestas iniciales con nuevos preceptos en esta materia (5).

El artículo 43 de la Parte III de la Convención, relativa a los estrechos utilizados para la navegación internacional, se limita a establecer, en su párrafo b), que los Estados usuarios y los Estados ribereños deberían cooperar mediante acuerdos "para la prevención, la reducción y el control de la contaminación causada por los

buques", sin mencionar a las aeronaves. Por otra parte, el artículo 233 de la Parte XII ("Protección y preservación del medio marino"), relativo a las "garantías respecto de los estrechos utilizados para la navegación internacional", comienza diciendo que "ninguna de las disposiciones de las secciones 5, 6 y 7 afectará al régimen jurídico de los estrechos utilizados para la navegación internacional" (esas secciones tratan, respectivamente, de reglas internacionales y legislación nacional, ejecución y garantías). Por consiguiente, ni el artículo 212 (sobre la "contaminación desde la atmósfera o a través de ella"), ni el artículo 222 (sobre la "ejecución respecto de la contaminación desde la atmósfera o a través de ella") parecen aplicables, en principio, a las aeronaves en paso en tránsito por los estrechos (6). (Para Hailbronner, tales artículos excluyen de todas formas la jurisdicción del Estado ribereño sobre las aeronaves extranjeras que violen las normas en materia de contaminación como consecuencia de su construcción o equipo; de acuerdo con el Derecho consuetudinario, los Estados pueden exigir que las aeronaves cumplan tales normas para penetrar en su espacio aéreo, pero las medidas de ejecución estarán limitadas por lo dispuesto en la Convención, y no será posible sancionar ninguna violación cometida sobre la zona económica exclusiva o la alta mar, salvo en virtud de convenios internacionales que expresamente lo prevean, como el de Oslo de 1972 para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves (7)).

Es cierto que el mencionado artículo 233, en su segunda oración, establece una excepción importante a la "inaplicación" de las citadas disposiciones en los estrechos, pero tal excepción, una vez más, se refiere únicamente a los buques que no gocen de inmunidad soberana e infrinjan las leyes y reglamentos mencionados en los

apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 42, causando o amenazando causar daños graves en el medio marino de un estrecho, sin tener para nada en cuenta a las aeronaves.

No obstante, partiendo de la base de que los Estados ribereños conservan sus facultades reglamentarias en el espacio aéreo de los estrechos (véase supra, págs. 350 y sigts.), hay que interpretar rectamente el citado artículo 233 ("ninguna de las disposiciones... afectará al régimen jurídico de los estrechos utilizados para la navegación internacional") en el sentido de que nada impedirá a dichos Estados ejercer las facultades que les reconocen los también citados artículos 212 y 222, siempre que las leyes y reglamentos dictados, las medidas adoptadas, o su ejecución no produzcan el efecto de obstaculizar o impedir el paso en tránsito, cuando se trate de aeronaves que estén ejercitando este derecho. Dichas leyes y reglamentos, desde luego, habrán de ajustarse a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 212, es decir, deberán tener en cuenta "las reglas y estándares así como las prácticas y los procedimientos recomendados, convenidos internacionalmente, y la seguridad de la navegación aérea".

Este es indudablemente el sentido de la declaración formulada por España en el momento de firmar la Convención, al decir que el artículo 233 se interpretará, "en todo caso, en armonía con lo dispuesto en el artículo 34" (8).

2. Contaminación causada por vertimientos

El párrafo 1 del artículo 1 de la Convención, en su apartado 5, declara que:

"a) Por "vertimiento" se entiende:

- i) La evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;

- ii) El hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;
- b) El término "vertimiento" no comprende:
 - i) La evacuación de desechos u otras materias resultante, directa o indirectamente, de las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en mar y de su equipo, salvo los desechos u otras materias que se transporten en buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar destinados a la evacuación de tales materias, o se transborden a ellos, o que resulten del tratamiento de tales desechos u otras materias en esos buques, aeronaves, plataformas o construcciones.
 - ii) El depósito de materias para fines distintos de su mera evacuación, siempre que su depósito no sea contrario a los objetivos de esta Convención."

El artículo 210 se ocupa, en general, de la "contaminación por vertimiento" y dispone, en su párrafo 1, que "los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación" por esta causa. El párrafo 2 los autoriza a tomar "otras medidas que puedan ser necesarias" para esos fines, y el párrafo 4 dispone que tales Estados,

"... actuando especialmente por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática, procurarán establecer reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, de carácter mundial y regional, para prevenir, reducir y controlar esa contaminación. Tales reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados serán reexaminados con la periodicidad necesaria."

El párrafo 5 (reforzando una obligación ya establecida indirectamente en el párrafo 3) determina que:

"5. El vertimiento en el mar territorial, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental no se realizará sin el previo consentimiento expreso del Estado ribereño, el cual tiene derecho a autorizar, regular y controlar ese vertimiento tras haber examinado debidamente la cuestión con otros

Estados que, por razón de su situación geográfica, puedan ser adversamente afectados por él..."

Por último, el párrafo 6 establece la condición de que "las leyes, reglamentos y medidas nacionales no serán menos eficaces para prevenir, reducir y controlar esa contaminación que las reglas y estándares de carácter mundial".

La Secretaría de la OACI, en el estudio ya mencionado en varias ocasiones, estimó que lo dispuesto en el artículo 210 tendría también consecuencias directas sobre las medidas que los Estados debían adoptar en el marco de la OACI y con arreglo a las disposiciones del Convenio de Chicago (artículos 37, 54, párrafo 1, y 90), y se refirió igualmente al artículo 216 de la Convención, relativo a la ejecución de las leyes y reglamentos nacionales y de las reglas y estándares internacionales establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes o en una conferencia diplomática (9).

El artículo 42 de la Convención, en su párrafo 1, apartado b), autoriza a los Estados ribereños de estrechos a dictar leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito, respecto de:

"la prevención, reducción y control de la contaminación, llevando a efecto las reglamentaciones internacionales aplicables relativas a la descarga en el estrecho de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas".

Aunque no se mencione expresamente a las aeronaves, parece indudable que dicho apartado permitirá también al Estado ribereño dictar normas relativas a las descargas realizadas desde el aire. Por otra parte, la Convención no define lo que debe entenderse por "descarga", cuya definición puede encontrarse en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL.

Londres, 1973). cuyo artículo 2. en el apartado a) de su párrafo 3. la define como "cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa y comprende todo tipo de escape, evacuación, rebase, fuga, achique, emisión o vaciamiento" (10).

La Delegación española en la Conferencia, en la enmienda que presentó al antes mencionado artículo 42 (11), propuso la sustitución de la palabra "aplicables" por las palabras "generalmente aceptadas", a fin de que el Estado ribereño pudiera llevar a efecto convenios internacionales de aceptación general, aun cuando no hubieran sido suscritos por el Estado de pabellón o matrícula (12). El resultado de la votación fue de 60 votos a favor, 29 en contra y 51 abstenciones, por lo que, aunque la enmienda no alcanzara la mayoría necesaria para ser introducida en el texto, es indudable la existencia en la comunidad internacional de una amplia mayoría favorable a ella, y se justifica plenamente que cualquier Estado ribereño, amparándose en el artículo 310 de la Convención, formule una declaración interpretativa en tal sentido. España, efectivamente, así lo hizo al firmar la Convención el 4 de diciembre de 1984, estimando que dicho artículo no le impediría dictar, de conformidad con el Derecho Internacional, leyes y reglamentos que dieran efecto a reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas (13).

Resulta aplicable también a los vertimientos gran parte de lo anteriormente dicho en relación con la contaminación desde la atmósfera o a través de ella. Así, en virtud de la norma del artículo 233 en el sentido de que "ninguna de las disposiciones de las secciones 5, 6 y 7 afectará al régimen jurídico de los estrechos utilizados para la navegación internacional", se ha aducido que ni el artículo 210 (sobre la "contaminación por vertimiento"), ni

el 216 (sobre la "ejecución respecto de la contaminación por vertimiento") serán de aplicación a las aeronaves que se encuentren en el espacio aéreo de esos estrechos. Sin embargo, aunque la defectuosa redacción de dicho artículo induzca a error, hay que insistir en la correcta interpretación anteriormente señalada, que defiende también Riquelme (14).

La Delegación de España, en el undécimo período de sesiones de la Conferencia, sometió una enmienda a la primera frase de dicho artículo (15), orientada a sustituir la expresión "régimen jurídico de los estrechos" por "régimen de paso por lo estrechos", ya que es este último régimen lo que realmente trata de salvaguardar. Sin embargo, por tratarse de una cuestión de redacción, la retiró ulteriormente, atendiendo a la exhortación hecha por el Presidente de la Conferencia (16). En cualquier caso, es evidente que el mencionado artículo 233 habrá de interpretarse en armonía con el párrafo 1 del artículo 34, que establece claramente que el régimen de paso por los estrechos no afectará en otros aspectos a la condición jurídica de sus aguas ni al ejercicio de la soberanía o jurisdicción de los Estados ribereños sobre tales aguas. Este es también el sentido de la ya mencionada declaración interpretativa de España.

Kean, en su informe al 26º período de sesiones del Comité Jurídico de la OACI en 1987, mostraba su preocupación en relación con los párrafos 3 y 5 del artículo 210, que prohíben los vertimientos de combustible por las aeronaves sin consentimiento previo de las autoridades competentes del Estado, ya que no parecen hacer excepciones para los casos de emergencia, en los que es práctica normal vaciar el exceso de combustible antes de realizar un aterrizaje. No obstante, consideraba también que bastaría un dictamen interpretativo del Consejo de la

OACI que reconociera tales excepciones (17). Hay que señalar al respecto que la regla 3.1.4 del Reglamento del Aire (Anexo 2 al Convenio de Chicago). determina que:

"No se hará ningún lanzamiento ni rociado desde aeronaves en vuelo, salvo en las condiciones prescritas por la autoridad competente y según lo indique la información, asesoramiento y/o autorización pertinentes de la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo."

El verdadero problema, tanto en el caso de la contaminación desde la atmosfera (artículo 216) como en el de la contaminación por vertimiento (artículo 222), se plantea, desde luego, en relación con las medidas de ejecución. Cuando se trata de buques extranjeros, no obstante la clara excepción que establece la segunda oración del artículo 233 para las infracciones que causen o amenacen causar daños graves al medio marino de un estrecho, la doctrina discrepa sobre el alcance de tales medidas (18). y hay que recordar que los Estados ribereños de los estrechos de Malaca y Singapur, y sus principales usuarios, consideraron necesario formular una interpretación común del mencionado artículo (19). En el caso de las aeronaves, una vez más olvidadas, las dudas pueden ser aún mayores.

Por último, tanto en lo que se refiere a los vertimientos como a la contaminación desde el aire o a través de la atmósfera, debe subrayarse el importante artículo 236, relativo a la "inmunidad soberana":

"Las disposiciones de esta Convención relativas a la protección y preservación del medio marino no se aplicarán a los buques de guerra, naves auxiliares, otros buques o aeronaves pertenecientes o utilizados por un Estado y utilizados a la sazón únicamente para un servicio público no comercial. Sin embargo, cada Estado velará, mediante la adopción de medidas apropiadas que no obstaculicen las operaciones o la capacidad de operación de tales buques o aeronaves

que le pertenezcan o que utilice, por que tales buques o aeronaves procedan, en cuando sea razonable y posible, de manera compatible con las disposiciones de esta Convención."

Dicho artículo excluye claramente a las aeronaves militares de la aplicación por los Estados ribereños de estrechos de los artículos relativos a la protección y preservación del medio marino, quedando confiadas esa protección y preservación, exclusivamente, al Estado de su matrícula, sin perjuicio de la "responsabilidad internacional", ya examinada, a que se refiere el párrafo 5 del artículo 42.

B) LA INVESTIGACION CIENTIFICA MARINA DESDE EL AIRE DURANTE EL PASO EN TRANSITO

Lo mismo que en el caso de la contaminación, hay que estimar que el tema de la investigación científica marina desde el aire queda realmente fuera del ámbito del presente estudio. Sin embargo, la posible utilización del sobrevuelo de los estrechos para la realización de actividades no permitidas durante el tránsito aconseja hacer una referencia somera.

El artículo 245 de la Convención dispone que corresponde a los Estados ribereños, en el ejercicio de su soberanía, el derecho exclusivo de regular, autorizar y realizar actividades de investigación científica en su mar territorial (20). Esa investigación se realizará solamente con el consentimiento expreso del Estado ribereño y en las condiciones establecidas por él. Es de observar que en ningún momento se refiere la Convención expresamente a las investigaciones realizadas desde el espacio aéreo, pero parece indudable que se encuentran también comprendidas.

El problema consiste, evidentemente, en que la investigación científica marina puede tener importantes repercusiones económicas. Por otra parte, los buques (o las aeronaves) dedicados teóricamente a la investigación realizan con frecuencia misiones de acopio de datos visuales o de escuchas electrónicas con fines militares. Precisamente, ésa era una de las razones que movían a los Estados Unidos a propugnar un mar territorial de la menor anchura posible (21). Es de observar que todos los artículos de la Convención evitan cuidadosamente hablar de las investigaciones para esos fines (22).

Habida cuenta de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 34 de la Convención, en el sentido de que el régimen de paso por los estrechos utilizados para la navegación internacional no afectará en otros aspectos a la condición jurídica de las aguas que forman tales estrechos ni al ejercicio por los Estados ribereños de su soberanía o jurisdicción sobre tales aguas, su lecho y su subsuelo y el espacio aéreo situado sobre ellas, es evidente que cualquier actividad de investigación en un estrecho requerirá la autorización del Estado ribereño. (Algún intento de equiparar investigación y tránsito inocuo ante la Comisión de los Fondos Marinos fue denunciado por la Delegación española (23))

En el ejercicio de su derecho de paso en tránsito, los buques y aeronaves habrán de abstenerse de realizar cualquier actividad de investigación no autorizada, ya que esa actividad no podría entenderse como "relacionada con sus modalidades normales de tránsito rápido e interrumpido", en el sentido del apartado c) del párrafo 1 del artículo 39. El artículo 40, introducido gracias, sobre todo, a los esfuerzos de Malasia en el sexto período de sesiones de la Conferencia (24), así lo declara taxativamente en relación con los buques, pero el olvido de

las aeronaves se explica por el proceso de elaboración del precepto, y no puede deducirse a contrario sensu que las aeronaves puedan realizar tales actividades. El citado artículo dice así:

"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."

Esta regla, relativa al paso en tránsito, será aplicable, a fortiori, en los estrechos a que se refiere el artículo 45, en los que seguirá rigiendo el régimen del paso inocente, si bien este régimen, como es sabido, no incluye a las aeronaves. Igualmente será aplicable, haciendo las necesarias trasposiciones, toda la Parte XIII de la Convención, relativa a la investigación científica marina en la zona económica exclusiva y la plataforma continental (25).

El personal de investigación que opere en los estrechos o sobre ellos con autorización del Estado ribereño quedará sometido a la jurisdicción de éste. No obstante, el principio de inmunidad soberana amparará a las aeronaves de Estado que realicen tales investigaciones, por lo que, en caso de infracción, el Estado ribereño sólo podrá pedirles que abandonen su espacio aéreo, formulando la correspondiente protesta (26). A la inversa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44 de la Convención, los Estados ribereños, al realizar sus propias actividades de investigación científica marina desde el aire en los estrechos no podrán obstaculizar el paso en tránsito en manera alguna.

En cuanto a la posibilidad de suspender el paso en tránsito de las aeronaves que realicen actividades de investigación no autorizadas, es aplicable cuanto ya se ha

dicho en el capítulo V (véase supra, págs. 380 y sigts.).

C) LA SOLUCIONES DE CONTROVERSIAS EN MATERIA DE NAVEGACION AEREA POR LOS ESTRECHOS

Desde el primer momento, en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se estimó que sería inútil crear una estructura jurídica tan compleja si no existía algún medio de resolver las controversias surgidas de su interpretación y aplicación. Hay que destacar, por otra parte, que fue la primera vez que la Unión Soviética y los países del llamado bloque socialista aceptaron someterse, en un instrumento internacional, a un proceso obligatorio de solución de controversias. Concretamente en relación con los estrechos, las negociaciones suscitaron cierta preocupación, porque el procedimiento debía garantizar la objetividad en cualquier situación conflictiva (27).

La Parte XV de la Convención, sumamente debatida, lleva el título de "Solución de controversias" y su artículo 279 obliga a los Estados a que, de conformidad con el párrafo 3 del Artículo 2 de la Carta de las Naciones Unidas, resuelvan esas controversias por medios pacíficos (28). La sección 1 de esta parte se ocupa de las negociaciones y arbitrajes. En la sección 2 se establece (artículo 286) que, cuando no se haya llegado a un acuerdo mediante el recurso a las disposiciones de la sección 1, toda controversia relativa a la interpretación o la aplicación de la Convención se someterá a la corte o tribunal que sea competente con arreglo a lo dispuesto en esa sección, si así lo solicita cualquiera de las partes en la controversia.

El artículo 287 establece para ello distintos foros, que

los Estados pueden elegir libremente, mediante una declaración escrita: el Tribunal Internacional del Derecho del Mar (constituido de conformidad con el Anexo VI), la Corte Internacional de Justicia, un tribunal arbitral (constituido de conformidad con el Anexo VII) o un tribunal especial (constituido de conformidad con el Anexo VIII). En el caso de que los Estados en litigio hayan elegido foros diferentes, prevalecerá el procedimiento de arbitraje previsto en el Anexo VII.

El consenso casi unánime de los expertos fue que el acuerdo sobre unos métodos obligatorios de solución de controversias sería de importancia decisiva para el éxito de la Convención. Gamble escribía:

"Es importante alcanzar un alto grado de uniformidad en la interpretación y aplicación de la nueva Convención. De otro modo, la transacción lograda con tanta dificultad se desintegrará rápidamente, y los esfuerzos de muchos años de negociaciones quedarán reducidos a la nada" (29)

Así pues, la Convención establece la jurisdicción obligatoria "con carácter de principio" (30). No obstante, ese principio está sometido a importantes "limitaciones y excepciones", previstas en la sección 3 de la parte XV (artículos 297 a 299).

El párrafo 1 del artículo 297 dispone que:

"1. Las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de esta Convención con respecto al ejercicio por parte de un Estado ribereño de sus derechos soberanos o su jurisdicción previstos en esta Convención se someterán a los procedimientos establecidos en la sección 2 en los casos siguientes:

a) Cuando que se alegue que un Estado ribereño ha actuado en contravención de lo dispuesto en esta Convención respecto de las libertades y los derechos de navegación, sobrevuelo o tendido de cables y tuberías submarinos o respecto de cualesquiera otros usos del mar internacionalmente legítimos especificados en el artículo 58;

b) Cuando se alegue que un Estado, al ejercer las libertades, derechos o usos antes mencionados, ha actuado en contravención de las disposiciones de esta Convención o de las leyes o reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con esta Convención o de otras normas de derecho internacional que no sean incompatibles con ella: o

c) Cuando se alegue que un Estado ribereño ha actuado en contravención de reglas y estándares internacionales específicos relativos a la protección y preservación del medio marino que sean aplicables al Estado ribereño y que hayan sido establecidos por esta Convención o por conducto de una organización internacional competente o en una conferencia diplomática de conformidad con esta Convención".

Para Hailbronner, resulta dudoso que el sistema de arbitraje obligatorio se aplique al caso de que un Estado abuse de su derecho de sobrevuelo de los estrechos internacionales (31), pero no fundamenta sus dudas y, dado el tenor literal del apartado a) del párrafo 1, parece difícil compartirlas.

Platzöder considera que, de la referencia explícita que se hace al artículo 58 ("Derechos y deberes de otros Estados en la zona económica exclusiva") en el apartado a) del párrafo 1 del artículo 297, puede deducirse que tanto ese apartado como el b) se refiere sólo a esa zona, por lo que únicamente las normas sobre contaminación en los estrechos (a las que se refiere el apartado c)) quedarán sometidas a arbitraje obligatorio (32). Sin embargo, tal interpretación no resulta lógica, especialmente en el contexto de los principios que inspiraron la introducción del arbitraje en la Convención.

Por su parte, Bernhardt funda sus vacilaciones en que el precepto es enumerativo y deben entenderse excluidas todas las cuestiones no expresamente enunciadas (33). Sin embargo, el problema consiste precisamente en determinar cuáles son las cuestiones enunciadas.

En cualquier caso, el artículo 298 de la Convención

establece "excepciones facultativas" que permiten a un Estado, al firmar o ratificar la Convención o adherirse a ella, o en cualquier otro momento posterior, declarar por escrito que no acepta uno o varios de los procedimientos previstos para la solución de controversias, con respecto a una o varias categorías de controversias, entre las que se encuentran las "... relativas a actividades militares, incluidas las actividades militares de buques y aeronaves de Estado dedicados a servicios no comerciales. ..." (apartado b)). Se trata de una excepción en la que insistieron las grandes Potencias desde el comienzo mismo de la Conferencia, y es evidente que, como dice Gamble, los Estados pueden definir esas "actividades militares" de la forma más amplia (34).

Janis, sin embargo, duda de que tal excepción favorezca realmente a las Potencias marítimas. Se basa en el simple razonamiento de que si las disposiciones de la Convención, en general, les son favorables en materia de navegación, las excepciones sólo pueden favorecer, en el caso de los estrechos, a los Estados ribereños. La eliminación de esas cuestiones del ámbito del procedimiento obligatorio de solución de controversias privaría a las Potencias marítimas de la protección imparcial de tal procedimiento, y por ello estima que, si llegaran a ratificar la Convención, los Estados Unidos no deberían acogerse a tal excepción (35).

Por lo que se refiere concretamente al sobrevuelo de las aeronaves, es indudable, por una parte, que el Consejo de la OACI carece de competencia en materia de controversias cuando se trata de aeronaves de Estado. En cuanto a su posible intervención en otros casos, hay que tener en cuenta que las atribuciones del Consejo en virtud del artículo 84 del Convenio de Chicago se reducen a la interpretación del propio Convenio y de sus Anexos (36). Es

cierto que, según el párrafo n) del artículo 54 del citado Convenio, el Consejo deberá examinar todo asunto relativo al Convenio que someta a su consideración algún Estado contratante, pero sus características de órgano más político que judicial o de arbitraje lo hacen en realidad poco idóneo para la solución de controversias (37). Hay que reconocer que las disposiciones del Convenio de Chicago relativas a la solución de controversias se han aplicado en casos bastante raros, y que los resultados no pueden considerarse excesivamente satisfactorios (38).

Notas al capítulo VII

(1) Véase YTURRIAGA, J.A. DE: "Preservación del medio marino, perspectiva global", en POCH, A. (recop.): La actual revisión del Derecho del Mar: Una perspectiva española, Madrid 1975, vol. I, 2ª parte, pág. 425.

(2) HAILBRONNER, K.: "The Legal Regime of Airspace above the Exclusive Economic Zone", AL, vol. VII, núm. 1, 1983, pág. 38.

(3) OACI: Documento C-WP/7777, de 20 de enero de 1984, ó LC/26-WP/5-1, de 4 de febrero de 1987, párr. 17.1.

(4) OACI: Ibid. párr. 17.3. En idéntico sentido, MILDE, M.: "United Nations Convention on the Law of the Sea: Possible Implications for International Law", AASL, vol. VIII, 1983, pág. 199.

(5) Naciones Unidas: Documento A/AC.138/SC.II/SR.37.

(6) Véase TRUVER, S.C.: The Strait of Gibraltar and the Mediterranean, Alphen aan den Rijn 1980, pág. 204.

(7) Véase HAILBRONNER, K.: "Freedom of the Air and the Law of the Sea", AJIL, vol. 77, núm. 3, julio de 1983, págs. 511 Y 512.

(8) Véase RIQUELME CORTADO, R.: España ante la Convención sobre el Derecho del Mar: Las declaraciones formuladas. Murcia 1990, págs. 152 y sigts.

(9) OACI: Documento citado en la nota 3, párrs. 18.1 a 18.3. En el mismo sentido, MILDE, M.: Op.cit. en la nota 4, pág. 200.

(10) Véase YTURRIAGA, J.A. de: "Conventions on the Protection of the Maritime Environment", RC, 1979-I, núm. 162, págs. 400 y sigts.; y DUPUY, P.-M. y REMOND-GUILLOUD, R.: "La préservation du milieu marin", en DUPUY, R.-J. y VIGNES, D.: Traité du nouveau droit de la mer, París 1985, págs. 994 y 995.

(11) Naciones Unidas: Documento A/CONF.62/L.109, de 13 de abril de 1982.

(12) Véase TREVES, T.: "La navigation", en DUPUY, R.-J. y VIGNES, D.: Op.cit. en la nota 10, págs. 801 y 802; y VIGNES, D.: "La valeur juridique de certaines règles, normes ou pratiques mentionnées au TNCO comme 'généralement acceptées'", AFDI, 1979, págs. 712 y sigts.

(13) TORRES UGENA, N.: Textos normativos de Derecho Internacional Público, Madrid 1990, págs. 357 y 358.

(14) RIQUELME CORTADO, R.: Op.cit. en la nota 8, págs. 158 y sigts.

(15) Naciones Unidas: Documento citado en la nota 11.

(16) Naciones Unidas: Documento A/CONF.62/L.136, de 26 de abril de 1982.

(17) OACI: Documento LC/26-WP/5-41, de 4 de febrero de 1987, párr. 36.

(18) Véase YTURRIAGA, J.A. de: Straits Used for International Navigation, Dordrecht / Boston / Londres 1991, págs. 178 y sigts.

(19) Naciones Unidas: Documento A/CONF.62/L.145 y add. 1 a 8, de 29 de abril de 1982.

(20) Sobre la investigación marina en general, véase CAFLISCH, L. y PICCARD, J.: "The Legal Regime of Scientific Research and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", ZaöRV, 1978, núm. 3-4, págs. 848 y sigts, y MARFFY, A. DE: "Le nouveau régime de la recherche scientifique", en RC ("The Management of Humanity's

Resources Colloque. The Hague. 29-31 October 1981"), Leiden 1982. págs. 337 y sigts.

(21) Véase KNIGHT. H.G.: The Law of the Sea: Cases, Documents and Readings, Baton Rouge (Luisiana), 1978. pág. 2.

(22) Véase YOUNG. E.: "Covenants without the Sword: Control of the Seas". AFS, pág. 310.

(23) Véase MESEGUER. J.L.: "Nuevas fronteras del Derecho del Mar: La investigación científica", AHLADI, 1973, vol. 4. págs. 557 y sigts.

(24) Véase CAMINOS. H.: "The Legal Regime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea". RC, vol. 5. 1987, pág. 118.

(25) Véase CAFLISCH. L. y PICCARD. J.: Op.cit. en la nota 20, pág. 857; e YTURRIAGA. J.A. de: Straits Used for International Navigation, Dordrecht / Boston / Londres, 1991. págs. 253 y 254.

(26) Véase LISSITZYN. O.J.: "Electronic Reconnaissance from the High Seas", en U.S. Naval War College: International Law Studies, 1980, págs. 563 y sigts.

(27) Véase MILES. E.: "The Structure and Effects of the Decision Process in the Seabed Committee and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", IO, primavera de 1977, pág. 159.

(28) Véase, en general, SOHN, L.B.: "Settlement of Disputes arising out of the Law of the Sea Convention", SDLR, vol. 12, 1975, págs. 495 y sigts.; PASTOR RIDRUEJO, J.A.: "La solución de controversias en la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", REDI, vol. XXX, núm. 1, 1977, págs. 11 y sigts.; CAFLISCH, L.: "Le règlement judiciaire et arbitral des différends dans le nouveau droit de la mer". en Festschrift für Rudolf Bindscheler, Berna 1980, págs. 351 y sigts.; RIPHAGEN, W.: "Dispute Settlement in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea", en ROZAKIS, C.L. y STEPHANOU, C.A. (recop.): The New Law of the Sea, Atenas / Amsterdam 1983, págs. 281 y sigts.; ODA, S.: "Some Reflections on the Dispute Settlement Clauses in the United Nations Convention on the Law of the Sea", en Essays in International Law in Honour of Judge M. Lachs, La Haya 1984, págs. 645 y sigts.; y ADEDE, A.O.: The System for Settlement of Disputes under the United Nations Conference on the Law of the Sea: A Drafting History and a Commentary, La Haya 1987.

- (29) GAMBLE (Jr.), J.K.: "The Law of the Sea Conference: Dispute Settlement in Perspective", VJTL, vol. 9, primavera de 1976, págs. 323 y 324.
- (30) PASTOR RIDRUEJO, J.A. de: Curso de Derecho Internacional Público, Madrid 1986, pág. 375.
- (31) HAILBRONNER, K.: Op.cit. en la nota 7, pág. 499, nota 32.
- (32) PLATZÖDER, R.: "Meerengen", ZAöRV, vol. 38, 1978, págs. 730 y 731.
- (33) BERNHARDT, R.: "Die Streitbeilegung im Rahmen der Neuordnung des Seerechts", ZAöVR, vol. 38, 1978, págs. 972 y 973.
- (34) GAMBLE (Jr.), J.K.: Op.cit. en la nota 29, pág. 331.
- (35) JANIS, M.W.: "Dispute Settlement in the Law of the Sea Convention: The Military Activities Exception", ODILJ, vol. 4, núm. 1, 1977, págs. 56 y sigts.
- (36) Véase SAMPAIO DE LACERDA, J.C.: "A Study about the Decisions of the I.C.A.O. Council, the admissible appeal and their effects", AASL, 1978, vol. III, págs. 219 y sigts.
- (37) Véase LAMBERT, I.: "El papel de la O.A.C.I. en la solución de controversias: mito o realidad", en TAE, Madrid 1982, vol. 14, págs. 119 y sigts.
- (38) Véase GARIEPY, R.N. y BOTSFORD, D.L.: "The ICAO's Adjudicatory Machinery", JALC, vol. 42, 1976, pág. 357; MILDE, M.: "Dispute Settlement in the Framework of the ICAO", en Settlement of Space Law Disputes, Colonia / Berlín / Bonn / Munich 1980, págs. 87 y sigts.; y "The Chicago Convention - After Forty Years", AALS, vol. IV, 1984, pág. 127; y RICHARD, G.: "'KAL 007': The Legal Fallout", Ibid., págs. 157 y 158.

CAPITULO VIII. EVALUACION GENERAL DEL NUEVO REGIMEN DE NAVEGACION AEREA POR LOS ESTRECHOS

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, evidentemente, presenta un amplio campo a la crítica, e incluso se ha llegado a dudar que su texto fuera siquiera compatible con la Carta de las Naciones Unidas (1). No obstante, no procede aquí valorar el nuevo Derecho del Mar en su conjunto, sino sólo el régimen de navegación por los estrechos utilizados para la navegación internacional y, más concretamente, las normas relativas al sobrevuelo de las aeronaves.

Hay que reconocer que, como ha escrito Pardo, la Convención es un texto eminentemente político (2), y podría añadirse que ninguna de sus partes refleja mejor tal carácter que la relativa a los estrechos. Los artículos 37 a 45 constituyen además una de sus partes más deficientes, tanto desde el punto de vista de la forma como del fondo. Sus dificultades de interpretación, vaguedades, incongruencias y omisiones (deliberadas o no) los hacen difíciles de aplicar, contradictorios con otros convenios internacionales vigentes y fuente segura de controversias (3). Se ha dicho que eran de una "ambigüedad constructiva" (4), pero la verdad es que esa ambigüedad sólo favorece a las Potencias marítimas, y ni siquiera esto es totalmente seguro (5).

Como recuerda Platzöder, el precio que las grandes Potencias tuvieron que pagar por la introducción del régimen de paso en tránsito fue muy elevado (6), ya que consistió en el reconocimiento de la zona económica exclusiva, con todas sus consecuencias. Pero lo que no dice

es que los sacrificados fueron los países ribereños de estrechos. Parece increíble que Moore llegara a escribir:

"El verdadero problema es saber si contamos con un régimen duradero que proteja la herencia de todas las naciones en materia de navegación al mismo tiempo que satisface las legítimas aspiraciones de los Estados ribereños. La Conferencia, en lo que quizá sea su logro principal, ha creado ese régimen para los estrechos." (7)

El Embajador Richardson de los Estados Unidos se pronunciaba en términos mucho más claros con respecto a las ventajas para su país:

"Por primera vez, desde que el sistema de Grocio empezó a desintegrarse, tendríamos garantizados derechos de navegación y sobrevuelo libres de control extranjero, libres de riesgos militares sustanciales y libres de costos económicos o políticos" (8).

En cualquier caso, para el jurista que se acerque al texto de esa parte de la Convención sin haber seguido de cerca el proceso de su formación puede resultar incomprensible que ese puñado de artículos resulten tan confusos con respecto a cuestiones absolutamente fundamentales. Como dice también Pardo, la Convención se muestra "muda", "vaga" o "imprevisible" en relación con problemas tan importantes como el verdadero estatuto jurídico de los estrechos (9). Sin embargo, la historia del desarrollo de la Conferencia, ampliamente descrita en páginas anteriores, explica muy bien esas deficiencias, debidas también, en medida no pequeña, a una especie de pudor por parte de las grandes Potencias para tratar abiertamente en ese foro problemas militares (10).

Caminos reconoce que:

"... a diferencia de la mayor parte de la Convención de 1982, que fue el resultado de un proceso de toma y davca, el régimen de los estrechos internacionales no

fue negociado realmente en el marco de la Conferencia misma." (11)

No obstante, añade que el hecho de que la transacción alcanzada sobreviviera a los largo de los períodos de sesiones demuestra su aceptación por la mayoría de los Estados participantes..., lo que sólo puede admitirse con las matizaciones ya hechas.

Por lo que se refiere específicamente al sobrevuelo de los estrechos, un régimen realmente equilibrado, aplicable a todo ellos, que estableciera sin ambages el derecho de sobrevuelo pero reconociendo al mismo tiempo las facultades reglamentarias de los Estados ribereños y sus poderes para hacer respetar su soberanía, sometiera a las aeronaves militares al mismo régimen que las civiles y previera un sistema adecuado de responsabilidad objetiva hubiera tenido grandes probabilidades de convertirse (con Convención o sin ella), en costumbre internacional reconocida (véase infra, págs. 462 y sigts.), como contrapartida de un mar territorial de doce millas. El régimen que la Convención contiene, sin embargo, al ser fruto exclusivamente de componendas y maniobras políticas, carece probablemente de viabilidad si ese acuerdo se quiebra y, desde luego, no podrá ser impuesto a los países que, como España, se opusieron en todo momento a su elaboración.

Sea como fuere, y aun suponiendo que el nuevo régimen llegara a ser aplicable casi universalmente como consecuencia de una ratificación masiva de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, lo menos malo que puede decirse de él es que hay cuestiones relativas al "ámbito exacto del derecho de paso en tránsito, el régimen jurídico del espacio aéreo situado sobre la zona económica exclusiva, y los derechos y deberes del Estado ribereño en relación con las aeronaves en tránsito que todavía tienen

que ser resueltas" (12). Yturriaga ha hecho un inventario de algunas de sus principales deficiencias: no enumerar las actividades prohibidas a las aeronaves en tránsito, no reconocer expresamente las facultades normativas de los Estados ribereños, olvidarse de la necesidad de establecer rutas o corredores aéreos y esquemas de separación y, sobre todo, establecer un régimen para las aeronaves de Estado que las convierte en internacionalmente irresponsables. A su lado, las salvaguardias establecidas para garantizar la seguridad de la navegación aérea en general, la soberanía de los Estados ribereños y la seguridad de su medio ambiente, territorios, costas y poblaciones cercanas a los estrechos resultan penosamente limitadas (13).

Es posible que la complejidad de las relaciones diplomáticas hiciera imposible en esos momentos conseguir un texto distinto en cuanto al fondo, pero, simplemente desde el punto de vista de la técnica jurídica de la elaboración de tratados, se trata de un texto del que, realmente, no podría enorgullecerse ningún jurista.

Notas al capítulo VIII

(1) En este sentido, JENISCH, V.: "The Signing of the Law of the Sea Convention", Aussenpolitik, vol. 34, 1983, págs. 171 y sigts.

(2) PARDO, A.: "The Convention on the Law of the Sea: A Preliminary Appraisal", SDLR, vol. 21, núm. 3, abril de 1983, págs. 501 y 502.

(3) Véase PLATZÖDER, R.: "Meerengen", ZAöRV, vol. 38, núm. 3-4, 1978, pág. 719.

(4) LARSON, D.L.: "The Reagan Rejection of the U.N. Convention", ODILJ, vol. 14, núm. 4, 1985, pág. 339.

(5) Sobre las ventajas de la ambigüedad para los Estados Unidos, véase HOLLICK, A. y OSGOOD, R.: New Era of Ocean Politics, Baltimore 1974, pág. 129.

(6) PLATZÖDER, R.: Op.cit. en la nota 3, pág. 719.

(7) MOORE, J.N.: "The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", AJIL, vol. 74, núm. 1, enero de 1980, pág. 85.

(8) RICHARDSON, E.L.: "Law of the Sea: Navigation and Other Traditional National Security Considerations", SDLR, vol. 19, 1982, pág. 576.

(9) En OXMAN, B.H., CARON, D.D. y BUDERI, CH.L.O. (recop.): Law of the Sea: U.S. Policy Dilemma, San Francisco (California), 1983, pág. 20.

(10) Véase BOOTH, K.: "The Military Implications of the Changing Law of the Sea", en GAMBLE (Jr.) y J.K. (recop.): Law of the Sea: Neglected Issues (Proceedings), Law of the Sea Institute Twelfth Annual Conference, co-sponsored by the Institute of International Law of the University of Utrecht, October 23-26, 1978, The Hague, The Netherlands, Honolulu 1979, pág. 340.

(11) CAMINOS, H.: "The Legal Regime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea", RC, vol. 5, 1987, pág. 122.

(12) HAILBRONNER, K.: "Freedom of the Air and the Law of the Sea", AJIL, vol. 77, núm. 3, julio de 1983, pág. 520.

(13) YTURRIAGA, J.A. de: Straits Used for International Navigation: A Spanish Perspective, Dordrecht / Boston / Londres 1991, pág. 301.

CAPITULO IX. LA LABOR DE LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI) EN RELACION CON LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

La actuación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) durante toda la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas, en la que se debatieron cuestiones de interés directo para la navegación y el transporte aéreos, fue sumamente reservada, limitándose, casi exclusivamente, al envío de silenciosos observadores. Esos observadores tenían instrucciones de no adoptar ninguna posición oficial en nombre del Consejo de la OACI o de la propia Organización, y de pedir el uso de la palabra únicamente cuando lo creyeran necesario para aclarar cuestiones relativas al régimen de la aviación civil internacional, pero manteniendo siempre una neutralidad absoluta (1). Hoy no puede menos de lamentarse que la OACI decidiera no intervenir de una forma más activa.

La Asamblea de la OACI, en su 23º período de sesiones, celebrado en 1980, decidió pedir al Comité Jurídico que, cuando fuera necesario, estudiara con la debida prioridad las repercusiones de la Conferencia en el Derecho Aéreo (2) y, en 1982, el Consejo pidió a dicho Comité que incluyera en su programa el tema correspondiente (3).

El Comité Jurídico de la OACI, en su 23º período de sesiones, celebrado en Montreal en 1983, tuvo ante sí un examen preliminar de la cuestión hecha por la Secretaría (4), y decidió inscribir en su programa de trabajo un tema titulado "Convención de las Naciones Unidas sobre el

Derecho del Mar - Posibles repercusiones en la aplicación del Convenio de Chicago, sus Anexos y otros instrumentos de derecho aéreo internacional", encargando a la Secretaría que emprendiera lo antes posible un estudio a fondo, teniendo en cuenta especialmente sus aspectos multidisciplinarios (5). (Milde subraya que el Comité Jurídico matizó la palabra "repercusiones" con el adjetivo "posibles" porque no quiso dar a entender que se esperaba o preveía conflictos entre esos instrumentos internacionales (6)). Ese estudio se sometería a los Estados y organismos internacionales interesados, para que enviaran sus comentarios sobre el fondo y acerca de la manera de proseguir los trabajos del Comité Jurídico sobre esa cuestión. El Presidente del Comité Jurídico, una vez recibidos esos comentarios, determinaría si se justificaba confiar a un ponente o a un subcomité la preparación de un informe. En el estudio se examinarían, entre otras cuestiones, la navegación aérea sobre las diferentes partes del mar, la jurisdicción de los Estados sobre el espacio aéreo situado sobre esas partes, la jurisdicción del Consejo de la OACI en virtud del artículo 12 del Convenio de Chicago y el régimen jurídico del espacio aéreo situado sobre la zona económica exclusiva.

El programa general de trabajo del Comité Jurídico fue aprobado por el Consejo, y la Asamblea General de la OACI, en su 24º período de sesiones, aprobó también la **recomendación** de su Comisión Jurídica en el sentido de que se mantuviera dicho programa con las prioridades establecidas. En cumplimiento de la Decisión 4/2, adoptada por el Comité Jurídico en su 25º período de sesiones (7) y de la decisión adoptada por la Asamblea General en el mencionado 24º período de sesiones (8), se pidió al Secretario General que preparase un estudio de la cuestión.

Obedeciendo el mandato recibido, la Secretaría

General preparó el documento C-WP/7777, de 20 de enero de 1984, al que se ha hecho ya abundante referencia en estas páginas, y que constituía sólo un "primer intento de análisis" (párrafo 1.3). En ese documento se pedía a los Estados y organismos internacionales sus comentarios sobre el análisis realizado, opiniones relativas a otras posibles consecuencias que no se hubieran señalado, y sugerencias sobre la necesidad de estudiar la posible enmienda del Convenio de Chicago, de sus Anexos o de otros instrumentos de Derecho aéreo internacional, a la luz de la evolución del Derecho internacional del mar. Concretamente, en relación con la labor del Comité Jurídico, se pedía a los Estados que indicasen si el asunto debía conservarse en su programa general de trabajo; si, en tal caso, debía confiarse a un ponente o un subcomité de dicho Comité Jurídico, y qué resultados concretos cabía esperar del estudio: asesoramiento a los Estados sobre la aplicación de la Convención, determinaciones interpretativas, posibles enmiendas de los instrumentos de Derecho Aéreo internacional, etc.

El mencionado estudio se envió a los Estados y organismos internacionales para que formularan sus comentarios, invitándolos también a exponer su opinión sobre la futura labor del Comité Jurídico en esta materia (9). Sólo 38 Estados miembros (entre los que no se encontraba España) enviaron sus comentarios. De los Estados que respondieron, cinco lo hicieron en el sentido de que no tenían nada que comentar, otros cinco opinaron que el asunto debía borrarse del programa de trabajo del Comité Jurídico, y tres estimaron que quizá pudiera estudiarse cuando surgieran dificultades (10)

El 28 de noviembre de 1984), el Consejo tomó nota de los comentarios de los Estados y organismos internacionales (11), así como de la determinación del Presidente del

Comité Jurídico de designar un ponente para que siguiera estudiando el asunto, nombramiento que recayó en A.W.G. Kean. El ponente elaboró su informe (12), que se presentó al Comité Jurídico en el 26º período de sesiones, celebrado en 1987 (13).

El análisis de este informe, lo mismo que el del anterior estudio de la Secretaría, se ha hecho ya en relación con los distintos aspectos que trata. No obstante, es interesante observar que el ponente se hace eco de la diversidad de opiniones de los Estados sobre el carácter vinculante de la Convención, llegando a la conclusión de que se trata de una cuestión general de derecho internacional que no puede decidirse en el contexto de la aviación civil (14)

En su 130º período de sesiones, celebrado en 1990, el Consejo de la OACI examinó la nota C-WP/9704: "Informe del 27º período de sesiones del Comité Jurídico". Este órgano, a reserva de la aprobación del Consejo, había establecido su programa general de trabajo, en el que el tema de las posibles repercusiones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar continuaba figurando, en cuarto orden de prioridad, si bien el Comité observaba que era poco probable que pudiera tratar esas cuestiones en un futuro previsible (15).

A pesar de ello, la necesidad de que la OACI estudie a fondo las consecuencias para la navegación aérea de la nueva Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y, en caso necesario, convoque una conferencia internacional orientada a la modificación de algunos artículos del Convenio de Chicago o de otros instrumentos internacionales de Derecho Aéreo parece indudable. Como ha dicho Riquelme, las relaciones entre el Derecho Internacional del Aire y el nuevo Derecho del Mar son una de las "asignaturas pendientes" de la Convención de 1982

(16). Sin embargo, no se trata de una cuestión jurídica ni técnica, sino eminentemente política (17). Las Potencias marítimas no desean reabrir en el seno de la OACI los debates de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y prefieren unos textos ambiguos y una situación jurídica absolutamente insegura a la posibilidad de que se elaboren nuevos instrumentos, enmiendas o interpretaciones contrarios a sus intereses. Y la mayoría de los países estima que, ante el incierto futuro de la Convención, resultaría poco prudente, y probablemente inútil, pretender abordar con decisión los serios problemas actualmente planteados.

Notas al capítulo IX

(1) Véase, por ejemplo, el informe del observador de la OACI sobre el tercer período de sesiones de la Conferencia, de 3 de junio de 1975 (OACI: Doc. C-WP/6154), y los documentos de la misma Organización C-Min. 87/5 y 6, de 15 y 17 de marzo, respectivamente, de 1976.

(2) OACI: Documento 9314, A23-LE, párr. 22.

(3) OACI: C-Min. 107/12, de 10 de diciembre de 1982. Véase también Faller, E.: "International Civil Aviation Organization, Current Activities in the Legal Field", ZLR/WR, núm. 2, junio de 1984, págs. 103 y sigts.

(4) OACI: Documento WP/874-1.

(5) OACI: Documento 9397-LC/185.

(6) MILDE, M.: "United Nations Convention on the Law of the Sea: Possible Implications for International Air Law", AASL, vol. VIII, 1983, pág. 176.

(7) Véase OACI: Documento 9397-LC/185, págs. 4 y sigts.

(8) OACI: Documento 9412, A24-LE, pág. 10, párr. 21:9.

- (9) OACI: Documento LE 4/41 - 84/33, de 16 de abril de 1984.
- (10) OACI: Documento LC/26-WP/5-41, de 4 de diciembre de 1987, pág. 1, párr. 2.
- (11) OACI: Documento LC/26-WP/5-2 a 40.
- (12) OACI: Documento citado en la nota 10.
- (13) OACI: Documento LC/26-WP-5, de 19 de enero de 1987.
- (14) OACI: Documento citado en la nota 11, pág. 2, párr. 4.
- (15) OACI: Documento C-WP/9137, de 10 de octubre de 1990, pág. 3, párr. 2.1.4.
- (16) RIQUELME CORTADO, R.: España ante la Convención sobre el Derecho del Mar: Las declaraciones formuladas, Murcia 1990, pág. 108.
- (17) Véase Heller, P.H.: "Airspace over Extended Jurisdictional Zones", en GAMBLE (Jr.), J.K.: Law of the Sea: Neglected Issues (Proceedings), Law of the Sea Institute Twelfth Annual Conference, co-sponsored by the Institute of International Law of the University of Utrecht, October 23-23, 1978, The Hague, The Netherlands, Honolulu 1979, pág. 152.

CAPITULO X. LA APLICACION DEL REGIMEN DE SOBREVUELO DE LOS ESTRECHOS UTILIZADOS PARA LA NAVEGACION INTERNACIONAL ESTABLECIDO EN LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

A) ANTES DE LA ENTRADA EN VIGOR DE LA CONVENCION

El artículo 308 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en su párrafo 1, dice:

"1. Esta Convención entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que haya sido depositado el sexagésimo instrumento de ratificación o de adhesión."

En el momento de escribir estas páginas (diciembre de 1991), la Convención no ha entrado aún en vigor, ya que, aunque la han firmado 159 Estados, el número de ratificaciones se eleva sólo a 45. En realidad, se podría decir que su futuro como instrumento internacional es incierto (1). La lentitud del proceso de ratificación y las dificultades con que tropieza la Comisión Preparatoria de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, así como la firme actitud, totalmente contraria a esa firma, adoptada por los Estados Unidos y otros países, hacen suponer que, en el mejor de los casos, la plena efectividad de la Convención requerirá cierto tiempo aún, y hasta cabe imaginar que no llegue a entrar nunca en vigor, al menos en su forma actual. Se ha llegado a decir que, hoy por hoy, la Convención es poco más que un documento de conferencia (2).

España, que se abstuvo en la votación final del texto, en perfecta coherencia con su posición de "objectora persistente" (véase infra, págs. 479 y sigts.), la firmó el

4 de diciembre de 1984, antes de cumplirse el plazo de un año establecido en el párrafo 2 del artículo 305, a fin de poder participar como miembro de pleno derecho en la Comisión Preparatoria, de acuerdo con la Resolución I de la Conferencia (3). Esa firma, desde luego, no prejuzga la ratificación, ni le impone otras obligaciones que las previstas en el artículo 18 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, que dice:

"Un Estado deberá abstenerse de actos en virtud de los cuales se frustren el objeto y el fin de un tratado:

a) si ha firmado el tratado o ha canjeado instrumentos que constituyen el tratado a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, mientras no haya manifestado su intención de no llegar a ser parte en el tratado; o

b) si ha manifestado su consentimiento en obligarse por el tratado, durante el período que preceda a la entrada en vigor del mismo y siempre que ésta no se retarde indebidamente."

Hasta la fecha, España se ha abstenido de realizar cualquier acto que pudiera frustrar el objeto y el fin de la Convención, pues en modo alguno pueden considerarse así sus declaraciones interpretativas, pero la realidad es que **tampoco** ha modificado sus leyes o reglamentos nacionales **para** adaptarlos a la Parte III, relativa a los estrechos. Como dice Yturriaga, cuya opinión debe compartirse sin reservas, España podría aún reconsiderar su decisión y expresar su propósito de no llegar a ser parte en el nuevo instrumento, pero, aunque ello sería posible desde un punto de vista estrictamente jurídico, políticamente resulta casi inimaginable (4).

Algún autor ha sugerido que, por las especialísimas características de la Convención, su simple firma, aun antes de la ratificación, entraña consecuencias jurídicas inmediatas distintas de las previstas con carácter general en el Convenio de Viena, ya que supone una aprobación

expresa del nuevo régimen de los océanos (5). Sin embargo, no es posible aceptar esa opinión. Realmente, los Estados, con su firma, sólo han expresado su deseo de que la Convención llegue a ser, un día, un nuevo Derecho del Mar basado en la aceptación universal, y no puede deducirse de esa firma su convicción de que la Convención sea ya un Derecho aplicable, salvo si pudiera demostrarse que el texto se ha convertido, en todo o en parte, en Derecho consuetudinario.

Lo que sí es importante es el efecto que la Convención está teniendo y tuvo, incluso antes de recibir su forma final, en la práctica de algunos Estados. Desde el punto de vista del paso en tránsito, el ejemplo más destacado quizá sea Australia que, en 1975, mucho antes de acabar la Conferencia, firmó ya un Tratado de delimitación con Papua-Nueva Guinea en relación con el Estrecho de Torres, en el que se establecían tres regímenes de navegación aplicables en las distintas partes de la que se denominaba "zona protegida": libertad de navegación y sobrevuelo, paso inocente sin posibilidad de suspensión y paso en tránsito. Ese Tratado se refería expresamente a los artículos 39 a 44 del Documento A/CONF.62/WP.10, es decir, del "Texto oficioso para fines de negociación", que era entonces el último elaborado por la Conferencia. No obstante, el propio texto del Tratado preveía la posibilidad de que ese régimen nunca llegara a entrar en vigor:

"Si las disposiciones de esos artículos no se incluyen en ninguna Convención sobre el Derecho del Mar o no se convierten en principios generalmente aceptados de derecho internacional, las Partes se consultarán para convenir en otro régimen de paso que esté de acuerdo con la práctica internacional para sustituir el régimen de paso aplicable en virtud del presente párrafo." (6)

Otro caso interesante es el de Francia y el Reino Unido que, con ocasión de la firma de su Acuerdo sobre la delimitación del mar territorial en el Estrecho de Dover, hicieron una declaración conjunta, el 2 de noviembre de 1988, en la que ambos Estados reconocían, en ese estrecho, el derecho de paso en tránsito ininterrumpido de buques mercantes, buques de Estado y, especialmente, buques de guerra en su modo normal de navegación, así como el derecho de sobrevuelo de las aeronaves.

Pero quizá el caso más curioso de aplicación anticipada del nuevo régimen sea el del Japón, que limitó a tres millas la anchura de su mar territorial en sus principales estrechos, al ampliar a 12 millas sus aguas territoriales por su Ley núm. 30 de 1977. Hay que observar, sin embargo, que tal medida fue adoptada con carácter transitorio, por estimar que el nuevo régimen de la Convención no se había convertido aún en Derecho consuetudinario internacional (7).

Es innegable, pues, que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar ha tenido y sigue teniendo, antes de su entrada en vigor, efectos muy importantes en la práctica de los Estados.

B). DESPUES DE LA ENTRADA EN VIGOR DE LA CONVENCION

1. Estados Partes

El artículo 311 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar dice en su párrafo 1 que:

"1. Esta Convención prevalecerá, en las relaciones entre los Estados Partes, sobre las Convenciones de Ginebra sobre el Derecho del Mar, de 29 de abril de 1958."

Así pues, la Conferencia prefirió seguir el criterio recogido en el Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, en lugar de derogar expresamente las mencionadas Convenciones de Ginebra de 1958. En cualquier caso, es indudable que la nueva Convención no sustituye necesariamente, ni siquiera entre las Partes, al Derecho del Mar convencional y consuetudinario anterior, ni constituye el único Derecho aplicable en los espacios oceánicos. En su preámbulo se afirma con toda claridad que "las normas y principios de derecho internacional general seguirán rigiendo las materias no reguladas por esta Convención".

Por otra parte, el párrafo 2 del citado artículo 311 dice que la 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".

Yturriaga se pregunta qué ocurrirá en el caso de acuerdos incompatibles, como las disposiciones del Convenio de Chicago sobre el sobrevuelo de las aeronaves de Estado (8); sin embargo, la verdad es que no parece que esa incompatibilidad (aunque pudiera ser un buen argumento dialéctico en la Conferencia), exista realmente. En primer lugar, como ya se ha visto, el Convenio de Chicago siempre ha sido intrínsecamente contradictorio, al declarar su propia inaplicabilidad a las aeronaves de Estado y establecer luego una norma sobre su régimen. Pero, sobre todo, esa única norma (el artículo 3 c)) sólo dice que las aeronaves de Estado no podrán penetrar en el espacio aéreo de otros países "sin haber obtenido autorización para ello", y la verdad es que esa autorización puede concedérseles también, con carácter general y ámbito

limitado. mediante un tratado. Todo lo cual no impide, desde luego, que el Convenio de Chicago (también en lo que se refiere a la zona económica exclusiva y al régimen de su espacio aéreo) pueda o deba ser objeto al de enmiendas o interpretaciones oficiales.

Hay que subrayar que el régimen de paso en tránsito por los estrechos internacionales y, más concretamente, el régimen de sobrevuelo de esos estrechos, presenta oscuridades y lagunas que harán difícil su aplicación. Por ello, la labor de la OACI en años venideros podría ser de gran importancia, aunque es de temer que, por predominar los aspectos políticos sobre los jurídicos o puramente técnicos, el acuerdo a que se pueda llegar en su seno sea aún menor que el de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Parece muy probable que, en las cuestiones realmente controvertidas, la OACI se limitará formular recomendaciones o dar interpretaciones no vinculantes para los Estados, y hay que recordar una vez más que, en relación con el tema más espinoso -el sobrevuelo de las aeronaves militares- esa Organización carece de competencia.

Sea como fuere, los preceptos de la nueva Convención relacionados con la aviación civil internacional habrán de interpretarse siempre a la luz del artículo 82 del Convenio de Chicago, que no sólo exige, entre los Estados contratantes, la abrogación de cualquier obligación o entendimiento anterior que sea incompatible con sus disposiciones, sino que impone a todos esos Estados el deber de no contraerlos en lo sucesivo. El artículo dice así:

"Los Estados contratantes acuerdan que el presente Convenio abroga todas las obligaciones y entendimientos mutuos que sean incompatibles con sus disposiciones y se comprometen a no contraer tales obligaciones o entendimientos..."

2. Estados no Partes

Con independencia del problema de la posible obligatoriedad de la Convención como Derecho consuetudinario, pero en íntima relación con él, está el de saber si algunas de sus normas, o todas ellas, deben considerarse como declaratorias de Derecho Internacional y, por consiguiente, como ius cogens en el sentido de los artículos 53 y 64 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados (9). ¿Contiene la Convención un Derecho aducible erga omnes o bien, únicamente, un Derecho de índole convencional, aplicable sólo a los Estados Partes?

El principio general, recogido en el citado Convenio de Viena, es el de pacta tertiis nec nocent nec prosunt. No obstante, el artículo 36 de ese Convenio determina también que de un tratado pueden derivarse derechos para terceros Estados si éstos dan su consentimiento y se deduce que la intención de las Partes en el Tratado fue ésa. Hace ya muchos años, Jiménez de Aréchaga citaba precisamente los derechos de navegación por vías y canales internacionales como uno de los casos en que "todos los Estados pueden beneficiarse de las estipulaciones de un Tratado" (10).

Sin embargo, como señala Lee, la intención de los Estados en ese sentido no puede presumirse a la ligera y, en el caso concreto de la Convención, teniendo en cuenta las declaraciones hechas por distintos países, especialmente en la sesión de clausura de la Conferencia, parece evidente que la intención de los Estados firmantes fue que ningún Estado que no fuera parte en la Convención pudiera beneficiarse de sus disposiciones (11). Los ejemplos podrían multiplicarse, pero baste citar como paradigmáticas la declaración del Irán, que se refirió específicamente a la inaplicabilidad a terceros Estados del

derecho de tránsito por los estrechos (12), o la hecha por el Delegado del Perú, en nombre del Grupo de los 77 (13). Jenisch, en cambio, considera que esa aplicación selectiva constituiría una discriminación, que la propia Convención prohíbe expresamente, pero sus argumentos son muy poco jurídicos: "¿Quién denegaría, por ejemplo, a los Estados Unidos el derecho de paso por los estrechos simplemente porque no hubieran suscrito la Convención sobre el Derecho del Mar?" (14)

En cuanto a la posibilidad de que la Convención puedan derivarse obligaciones para Estados no Partes (concretamente, los ribereños de estrechos), el artículo 35 del Convenio de Viena es muy claro: tales obligaciones no pueden surgir sin una aceptación expresa por parte de esos Estados. Ese artículo dice:

"Una disposición de un tratado dará origen a una obligación para un tercer Estado si las partes en el tratado tienen la intención de que tal disposición sea el medio de crear la obligación y si el tercer Estado acepta expresamente por escrito esa obligación."

La Secretaría de la OACI, en su estudio preliminar tantas veces mencionado, trató de obviar la cuestión, diciendo que sería aconsejable "no tratar el problema in abstracto sino buscar soluciones específicas tan sólo cuando surjan problemas concretos o repercusiones de la Convención de las Naciones Unidas en los instrumentos de derecho aéreo" (15). Kean, el ponente del Comité Jurídico, reconoce que, de los comentarios recibidos de los Estados, se desprende que la Convención contiene una serie de disposiciones que constituyen un "desarrollo progresivo" más que una codificación del derecho existente, y que no pueden obligar a ningún Estado que no sea parte en ella. No obstante, al hablar concretamente de la Parte III de la

Convención, dice también que, al hacer extensivo el derecho de paso en tránsito a "todos los buques y aeronaves", parece incluir las aeronaves matriculadas en Estados que no sean partes en la Convención (17).

Las conclusiones que quiso sacar la Secretaría de la OACI del hecho de que en muy contadas ocasiones se hable en la Convención de "Estados partes", prefiriendo las expresiones "Estados", "todos los Estados" "Estados ribereños", etc., fueron debidamente contestadas por Suiza en sus comentarios al estudio realizado por dicha Secretaría, recordando que el Comité de Redacción de la Conferencia decidió no uniformar el texto al respecto para no sobrecargarlo y afirmando que no cabe transformar esa razón de índole práctica en argumento formal para atribuir un carácter declaratorio a muchas de las disposiciones de la Convención. Por otro lado -se dice en dichos comentarios-, "la expresión "Estados partes" no figura en aquellas disposiciones de la Convención donde se establecen nuevas normas, por ejemplo, las relativas a los estrechos internacionales en los que se ejerce el derecho de paso en tránsito" (17).

Todo lo cual hace que resulte imprescindible examinar con cierto detenimiento la cuestión más controvertida en relación con la fuerza obligatoria de la nueva Convención, que es la de su posible aplicación como Derecho consuetudinario.

C) EL PASO EN TRANSITO POR LOS ESTRECHOS Y EL DERECHO CONSUECUDINARIO INTERNACIONAL

A pesar de que, como queda dicho, se trata de una cuestión debatida, un gran número de autores estiman que la Convención contiene tres tipos de normas:

Unas, en su mayoría, pero no exclusivamente,

procedentes de las convenciones de Ginebra de 1958, que eran ya obligatorias y lo siguen siendo (incluso para los países no Partes en esos instrumentos), como Derecho del Mar consuetudinario. A ellas se refiere sin duda el párrafo séptimo del preámbulo de la Convención de 1982, al hablar de "codificación del derecho del mar", aunque la realidad es que los ejemplos de codificación pura y simple de normas ya existentes son relativamente escasos. Por otra parte, como decía Jennings, en 1976, ante la Asociación de Derecho Internacional:

"La línea que separa la codificación y el desarrollo 'progresivo' es borrosa, como lo es, en gran parte por las mismas razones, la que separa la costumbre como fuente material de una disposición codificadora de un tratado y la disposición de un tratado como fuente material de nuevas normas de Derecho Internacional consuetudinario. En este campo de la codificación y del desarrollo progresivo, las relaciones entre costumbre y tratado no son tanto de distinción como de efecto recíproco." (18)

Hay un segundo grupo de normas en la Convención que, aunque de creación nueva, se han convertido ya en Derecho consuetudinario internacional, en gran parte por el impulso recibido en la Conferencia (el ejemplo más claro serían las relativas a la zona económica exclusiva) (19). El mismo Jennings pronosticaba ya que la propia Conferencia, incluso sin un tratado, podía ayudar a la cristalización de nuevas costumbres surgidas de la práctica de los Estados (20). Estas normas representarían, en muchas esferas, el "desarrollo progresivo" del Derecho Internacional a que se refiere también el mencionado párrafo del preámbulo ("Convencidos de que el desarrollo progresivo y la codificación del derecho del mar logrados en esta Convención..."), en obvia referencia al apartado a) del párrafo 1 del Artículo 13 de la Carta de las Naciones Unidas.

Por último, un tercer grupo de normas de la Convención deben considerarse como puramente convencionales, fruto de múltiples transacciones y aplicables sólo, en principio, a los Estados que ratifiquen la Convención, una vez que ésta entre en vigor, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 38 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, en el sentido de que esas normas puedan llegar a ser obligatorias para terceros Estados como normas consuetudinarias. Hay que recordar, en este sentido, la doctrina sentada anteriormente por la Corte Internacional de Justicia en el caso de la "Plataforma continental del Mar del Norte", que reconoció la realidad de esa transformación:

"No hay duda de que se trata de un proceso perfectamente posible y que de cuando en cuando se produce: de hecho, constituye uno de los métodos reconocidos por los que pueden formarse nuevas normas de Derecho Internacional consuetudinario."(21)

Las normas que regulan el régimen de los estrechos internacionales deben considerarse, sin lugar a dudas, como pertenecientes a este último grupo, y ello por múltiples razones. En primer lugar, el régimen que se establece en la Convención no es universal, sino que deja a salvo otros regímenes especiales, aplicables en determinados estrechos. En segundo, algunos países ribereños de estrechos (cuyo ejemplo más destacado es España), no aceptaron nunca en la Conferencia ese régimen, y otros lo hicieron únicamente como parte de una negociación en bloque y a cambio de beneficios en otros órdenes, de lo que se deduce el carácter claramente convencional de tales disposiciones. Por último, aunque se pudiera argumentar que la comunidad internacional, en su conjunto, ha aceptado el principio del paso en tránsito por los estrechos, incluso para las aeronaves, es evidente que la norma más discutida del nuevo

régimen (la que somete a las aeronaves de Estado sólo "normalmente" al mismo régimen que las civiles cuando ejercitan ese derecho de paso), no fue aceptada en la Conferencia por 81 Estados (29 votaron en contra; 51 se abstuvieron). por lo que sería realmente imposible defender su vigencia como Derecho consuetudinario de formación instantánea.

Por todo ello, sorprende enormemente que en el estudio elaborado por la Secretaría de la OACI (22) se diga, en su párrafo 5.2, después de indicar que en la Conferencia no hubo consenso sobre la explotación de los fondos marinos, lo siguiente:

"No obstante, a efectos prácticos hubo consenso pleno sobre todas las demás cuestiones que tratan en conjunto de todos los aspectos restantes del derecho del mar, incluso el derecho de navegación y sobrevuelo en las distintas áreas y zonas jurisdiccionales del mar."

Y que más adelante se añada, en el párrafo 5.5:

"... el consenso de los Estados respecto a todos los asuntos relativos a la navegación y sobrevuelo (pero no respecto a todos los asuntos relacionados con la Zona) cabe interpretarlo como una indicación de que incluso las partes nuevas de la Convención constituyen derecho consuetudinario internacional o lo constituirán en el futuro, por cuanto la práctica de los Estados se ha conformado, sin disputas, a ellas."

Kean, el ponente del Comité Jurídico de la OACI, después de pasar revista a las observaciones formuladas por los Estados a ese estudio, que van desde la postura expresada por México ("el contenido de la Convención, con la salvedad de algunas disposiciones de carácter técnico relativas a la Zona Internacional de los Fondos Marinos, ya constituye derecho consuetudinario" (23)) hasta la manifestada por Turquía ("sería erróneo afirmar que la

Convención constituye una opinio iuris ac neccesitatis") (24)). se muestra extremadamente cauto, diciendo que:

"... la cuestión tendrá que dilucidarse por otros medios, usando quizás como guía las decisiones tomadas por los Estados en la práctica en cuanto a la Convención considerada globalmente, o bien el fallo del juzgado o tribunal competente al que se haya remitido la cuestión." (25)

En cualquier caso, hay que recordar que el Embajador Koh, Presidente de la Conferencia, en su claro discurso final, pronunciado el 10 de diciembre de 1982, se refirió expresamente al paso en tránsito por los estrechos y al paso por las aguas archipelágicas como "dos ejemplos de muchos conceptos nuevos de la Convención" (26).

Ahora bien, la doctrina se encuentra dividida con respecto a la vigencia actual de las normas relativas al paso en tránsito, en calidad de Derecho consuetudinario. En general, los autores estadounidenses, obligados a ello por el cambio radical de postura de la Gobierno de Reagan y la casi completa certeza de que su país no llegarán a ser parte en la Convención (al menos en su forma actual), defienden el carácter de Derecho consuetudinario de las normas relativas a la navegación, adoptando una de dos posturas: la de estimar que la Convención, en ese aspecto, no ha hecho más que codificar un Derecho preexistente (posición del Departamento de Estado) o la de defender que, como consecuencia del consenso manifestado en la Conferencia, de una "cristalización instantánea" del Derecho consuetudinario y de la práctica ulterior de los Estados, el régimen de paso en tránsito por los estrechos utilizados para la navegación internacional obliga ya como Derecho consuetudinario.

La primera posición (la de que la Convención se ha limitado a recoger un Derecho consuetudinario anterior) ha sido oficialmente mantenida por representantes de los

Estados Unidos. Así, el Embajador Aldeman ante las Naciones Unidas declaraba en 1982:

"Aunque la Convención contiene elementos jurídicos nuevos, en especial el régimen de los fondos marinos, una gran parte de ella no es nueva, sino que refleja el Derecho Internacional existente y la práctica de los Estados hace tiempo establecida, como el derecho de paso por, sobre y bajo los estrechos utilizados para la navegación internacional." (27)

Hay que recordar que en marzo de 1983 los Estados Unidos proclamaron una zona económica exclusiva de 200 millas. En una declaración simultánea, el Presidente Reagan manifestaba que:

"Los Estados Unidos están dispuestos a actuar de conformidad con el equilibrio de intereses en relación con los usos tradicionales de los océanos... como la navegación y el sobrevuelo."

Y un documento llamado "Pliego de Datos: La Política Océánica de los Estados Unidos" decía:

"La navegación y el sobrevuelo comerciales y militares sin obstáculos son de importancia decisiva para los intereses nacionales de los Estados Unidos. Los Estados Unidos seguirán actuando para garantizar la conservación de los derechos y libertades necesarios." (28)

Esta clara posición, políticamente coherente, no merecería demasiada atención desde un punto de vista estrictamente jurídico si no fuera porque autores de la talla de O'Connell la defienden. Para O'Connell, concretamente en relación con los estrechos, el Derecho consuetudinario anterior a las Convenciones de Ginebra establecía ya una libertad de navegación y sobrevuelo mucho más amplia que la que esas Convenciones recogieron, libertad que la Convención de 1982 ha venido ahora a proclamar (29). También para MacRae, la Convención se ha

limitado a codificar en ese aspecto un Derecho del Mar consuetudinario (30). Sin embargo, las propias declaraciones de los representantes de los Estados Unidos durante muchos años de Conferencia destruyen esta teoría y, en realidad, cabe preguntarse si hubiera habido siquiera una Tercera Conferencia de las Naciones Unidas si el Derecho consuetudinario hubiera reconocido lo que las grandes Potencias quisieron imponer mediante un Tratado.

En el extremo opuesto se sitúan Caminos y Molitor, para quienes el hecho mismo de que ese régimen se encuentre recogido en la Convención puede obstaculizar su conversión en costumbre internacional, como consecuencia, fundamentalmente, de los principios de "negociación global" y de consenso que presidieron las deliberaciones (31). Y entre ambas posturas, hay toda clase de matices. En general, los autores estadounidenses se inclinan por la segunda tesis antes citada, es decir, la de que la comunidad internacional ha aceptado ya el régimen de paso en tránsito que la Convención establece y, en el caso de los estrechos, lo mismo que en el de la zona económica exclusiva, ha surgido ya un Derecho consuetudinario nuevo, aplicable erga omnes (33). Los autores europeos, en cambio, consideran por lo menos prematuro afirmar la vigencia de ese régimen para todos los Estados (34).

Es indudable que una norma de Derecho Internacional puede ser convencional para unos Estados y consuetudinaria para otros (35), y éste es el verdadero sentido del artículo 38 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados. Sin embargo, aunque, como ya se ha dicho, la Convención codifica una parte importante del Derecho consuetudinario existente, no hay duda de que su Parte III, relativa a los estrechos, no constituye tal codificación. Como dice Pastor Ridruejo, "no estamos aquí ante una de las materias en que la Convención sea el reflejo del Derecho

Internacional Consuetudinario que rige en la actualidad" (36). Por ello, por alto que sea el número de Estados que suscriban la nueva Convención, el régimen de paso en tránsito no podrá oponerse, en principio, a los Estados ribereños de estrechos que no sean partes en ella.

La tesis es válida incluso aunque se aceptara, con Bin Cheng, que el Derecho consuetudinario internacional requiere hoy un único elemento constitutivo: la opinio juris, ya que la esencia de ese Derecho exige que tal opinio juris sea general (37), y no es posible confundirse el convencimiento de que una norma es ya Derecho Internacional con el simple deseo de que llegue a serlo. Según el principio sentado por la Corte Internacional de Justicia, no basta una participación muy amplia y representativa en una Convención para que ésta adquiera fuerza obligatoria general, sino que es necesario que esa participación incluya también a los principales países interesados. Además, aunque se estimase que el nuevo régimen es reflejo de un Derecho consuetudinario nacido en la propia Conferencia, nunca podría obligar a los Estados que se opusieron expresamente a su formación (38).

Gamble y Frankowska han desplegado esfuerzos doctrinales considerables para justificar la postura estadounidense de aplicación inmediata de los preceptos de la Convención relativos a la navegación. Para esos autores, el que regímenes como el de los estrechos o las aguas archipelágicas deban considerarse como Derecho consuetudinario se debe a que las disposiciones pertinentes de la Convención establecen un equilibrio entre intereses contrapuestos. En cambio, en otras partes de la Convención (como la relativa a los fondos marinos) ese equilibrio - dicen -, no se da (39). Otros autores, como Sullivan, hacen hincapié en que la elección que hacen los Estados Unidos entre las distintas partes de la Convención no es

caprichosa, ya que, en realidad, aceptan como Derecho Internacional consuetudinario la mayor parte de ella, y sólo la rechazan en algunos aspectos muy concretos (aunque la regulación de éstos pueda ser extensa) (40).

La fragilidad de tales argumentos, que hacen coincidir un supuesto Derecho consuetudinario instantáneamente surgido con los intereses de los Estados Unidos, es clara. Si la Convención logró realmente un equilibrio - y ello es en sí discutible -, ese equilibrio debe buscarse en el conjunto de sus preceptos y no en cada una de sus partes por separado. De ahí la opinión, mucho más general, de que la Convención no puede compartimentarse. Es más, como recuerda Larson, destacados juristas estadounidenses (Oliver, Oxman, el propio Embajador Richardson) han expresado públicamente su opinión que los Estados Unidos no podrán beneficiarse parcialmente de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (41).

Cuanto queda expuesto no significa que la Parte III de la Convención no pueda llegar a ser auténtico Derecho consuetudinario internacional. Incluso puede aceptarse, con alguna matización, la afirmación de Treves de que "el paso en tránsito tiene grandes posibilidades de entrar en el Derecho consuetudinario". (En su opinión, el proceso estaría avanzado y quizá concluido en cuanto a los buques, pero resultaría menos claro con respecto al sobrevuelo de las aeronaves, especialmente las de Estado (42)). Sin embargo, para ello será necesario que se cumpla otro requisito, subrayado por la Corte Internacional de Justicia en el caso de la plataforma continental del Mar del Norte: la existencia de una práctica amplia y virtualmente uniforme de los Estados que, pruebe el reconocimiento general de la norma.

En este sentido, tanto Caminos (43) como Yturriaga

(44) ha hecho un estudio de la práctica de los Estados, con posterioridad a la Conferencia, pero las deducciones que pueden sacarse no son concluyentes: aunque se acepte un concepto amplio de lo que es la "práctica de los Estados" (45) en la mayoría de los casos se trata de simples declaraciones o medidas legislativas que se limitan a confirmar posturas adoptadas en la Conferencia. En cuanto a éstas, como señala asimismo Treves, deben situarse en el ámbito de una negociación basada en la universalidad y, por ello, no deben sobrevalorarse si no van acompañadas de un comportamiento coherente en las relaciones concretas con otros Estados (46). Jenisch, abundando en la idea, subraya que las alegaciones hechas por los Estados durante los debates, en el sentido de que éste o aquel derecho habían sido ya sancionados por la costumbre internacional, deben considerarse simplemente como tácticas de conferencia (47).

Treves cita concretamente, como casos de sobrevuelo capaces de hacer surgir la costumbre, los vuelos de aprovisionamiento de Israel realizados por aeronaves militares de los Estados Unidos en 1973 sobre el Estrecho de Gibraltar, y el hecho de que los buques de guerra estadounidenses atravesasen frecuentemente el Estrecho con sus helicópteros en el aire (48). Para Suárez de Vivero, los sobrevuelos realizados por los Estados Unidos en abril de 1986 con ocasión de su intervención en Libia, y la falta de protestas formales, habrían hecho surgir otro precedente (49), pero la realidad es que en este caso, como se ha mencionado ya, aunque se llegó a decir incluso que el Gobierno español había afirmado que el paso de los bombarderos se había realizado sobre "aguas internacionales", no parece existir constancia de ninguna declaración oficial española. Las informaciones de prensa no precisan cuál fue la ruta seguida por las aeronaves militares estadounidenses (50), y el análisis se complica

más aún por la existencia, entre España y los Estados Unidos, del Convenio de Amistad, Defensa y Cooperación de 1982 (hoy sustituido por el Convenio de Cooperación para la Defensa de 1988). En cualquier caso, la tolerancia de un sobrevuelo en unas circunstancias excepcionales difícilmente podría constituir un precedente de peso jurídico.

Es muy posible, como queda dicho, que el régimen de paso en tránsito se transforme un día en Derecho consuetudinario, pero, hoy por hoy, resulta imposible predecir cuánto tiempo puede exigir esa metamorfosis y si se producirá siquiera (51), aunque haya quien crea en la posibilidad de una evolución "acelerada" (52). De todas formas, resulta muy difícil no aceptar la predicción pesimista de que "durante cierto tiempo, lo único estable será la inseguridad jurídica" (53).

En cualquier caso, hay que tener presente que, con independencia de la suerte que pueda correr el Derecho contenido en la Convención, la evolución del Derecho del Mar (y del Derecho Aéreo) es un proceso continuo, que en modo alguno ha quedado interrumpido o congelado por la conclusión de la Conferencia (54). Algún autor ha dicho que lo verdadera cuestión no es saber si las disposiciones de la Convención de 1982 son o se han convertido en normas consuetudinarias de Derecho Internacional, sino, a la inversa, si existen o están apareciendo normas consuetudinarias de Derecho Internacional que tengan su contrapartida en la Convención. Y no hay que olvidar tampoco que la Corte Internacional de Justicia puede ser lenta en reconocer el surgimiento de una nueva costumbre (55).

D) APLICACION DEL REGIMEN EN CASO DE GUERRA O CONFLICTO ARMADO

Se ha dicho que los aspectos militares del nuevo Derecho del Mar eran la "cuestión olvidada" en las deliberaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (56). Sólo aparentemente olvidada, desde luego, ya que se encontraba siempre al fondo de los debates de otras cuestiones y, muy especialmente, en el caso de los estrechos.

La Convención misma evita cuidadosamente abordar el tema de su aplicación en caso de guerra o de situaciones cuasibélicas y, en realidad, nunca pareció dudarse de que se ocuparía exclusivamente del Derecho del Mar en tiempo de paz (57). Ello no obsta, naturalmente, para que en la aplicación del Derecho de la Guerra haya que partir necesariamente del Derecho del Mar vigente en cada momento (58). En realidad, habría que distinguir igualmente entre la situación actual, anterior a la entrada en vigor de la Convención, y la situación en caso de su posible vigencia; no obstante, al no haber surgido aún en esta materia una nueva costumbre internacional, hoy se aplicarán, sencillamente, las normas tradicionales del Derecho de la Guerra.

El texto de la Convención contiene un principio general, recogido en su artículo 301:

"Al ejercer sus derechos y cumplir sus obligaciones de conformidad con esta Convención, los Estados Partes se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado o en cualquier otra forma incompatible con los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas."

Ese texto, evidentemente, se inspira en el párrafo 4

del Artículo 2 de la Carta de las Naciones Unidas, y queda reforzado por otros artículos que se refieren a la utilización pacífica de los espacios marinos (como el 88, el 141 o el 240). No obstante, tales artículos, que hablan siempre de una utilización "con fines pacíficos", son puramente declaratorios y no resuelven ninguna cuestión en caso de guerra o, lo que es más probable, de conflictos armados de alcance limitado (59).

Por lo que se refiere al sobrevuelo de las aeronaves, hay que recordar el artículo 89 del Convenio de Chicago de 1944, que es mucho más explícito:

"En caso de guerra, las disposiciones del presente Convenio no afectarán la libertad de acción de los Estados contratantes afectados, ya sean beligerantes o neutrales. El mismo principio se aplicará cuando un Estado contratante declare estado de emergencia nacional y lo comunique al Consejo."

En diversas ocasiones a lo largo de la Historia reciente, los Estados (Egipto, el Iraq, Honduras, la India, etc.) han hecho uso de la facultad que este artículo les reconoce. El estado de emergencia debe ser expresamente declarado, pero no ocurre lo mismo con la guerra, que, simplemente, puede existir de hecho (60). La interpretación del artículo no es totalmente clara, pero, tanto si se trata de una terminación del Convenio como de una simple suspensión, sus efectos serán que dicho Convenio dejará de aplicarse entre los Estados beligerantes. También, al menos en algunos de sus aspectos, dejará de ser de aplicación en las relaciones entre beligerantes y neutrales (61).

En resumen, con respecto a la aplicación del nuevo Derecho del Mar en caso de guerra o conflicto armado, pueden sugerirse los principios que a continuación se exponen.

1. Estados Partes

a) Beligerantes

Si son ribereños de estrechos, dejarán de estar vinculados por la Convención, y podrán aplicar a las aeronaves de otros Estados beligerantes e incluso a las de Estados neutrales todas las medidas necesarias para su propia seguridad, de conformidad con las Leyes y usos de la guerra, actuando con "libertad de acción" (62).

En consecuencia, cabe defender que, siempre que respeten los principios generales del Derecho Humanitario, podrán incluso derribar aeronaves civiles enemigas a su paso por los estrechos, si bien, a la luz de la última enmienda del Convenio de Chicago (artículo 3 bis), podría estimarse que todo ataque a una aeronave civil en vuelo constituye una violación de ese Derecho Humanitario. Igualmente cabe mantener que, incluso durante las hostilidades, beligerantes y neutrales siguen estando obligados a no utilizar la aviación civil para fines incompatibles con el Convenio de Chicago (artículo 55bis) (63). Hay que recordar a este respecto que no hay normas internacionales específicas aplicables a la guerra aérea, en la que deben observarse, sin embargo, todas las reglas y principios generales del Derecho bélico.

En cuanto al bloqueo de los estrechos que den acceso a territorios neutrales, una regla consuetudinaria, recogida en el artículo 18 de la Declaración de Londres de 1909, lo prohíbe, pero la cuestión no es clara (64). Para Halkiopoulos, esa regla se aplicará hoy al paso en tránsito recogido en la nueva Convención y, por consiguiente, al sobrevuelo de las aeronaves (65). Harlow estima también que, en general, los Estados ribereños beligerantes no deberán interrumpir ni obstaculizar el paso en tránsito por los estrechos, aunque admite que predominarán en cualquier caso las necesidades de la defensa nacional (66).

Debe señalarse que el derecho de angaria no está reglamentado en Derecho Aéreo y que el simple registro de las aeronaves sospechosas presenta dificultades especiales, puesto que sólo puede realizarse después de obligarlas a descender. En cualquier caso, se aplicarán, por analogía, las normas del Derecho de la Guerra en el mar: la incautación de la aeronave habrá de justificarse por razones de urgencia, no se podrá utilizar a su tripulación y será necesario indemnizar debidamente al Estado neutral de matrícula (67).

Hace muchos años, Meyer dudaba de que, en el caso de las aeronaves, pudiera existir un auténtico derecho de presas (68), pero la mayor parte de la doctrina lo admite hoy, y la práctica internacional así lo confirma (69).

b) Neutrales

El Derecho de la neutralidad marítima es hoy el contenido fundamentalmente en la Convención XIII de la Haya, de 1907, relativa a los derechos y deberes de las Potencias neutrales, cuyas normas se han convertido, en su mayoría, en costumbre (70). El artículo I de esa Convención exige a los Estados beligerantes que respeten los derechos soberanos de las Potencias neutrales y se abstengan, en territorio o aguas neutrales, de todo acto que, si fuera conscientemente cometido por cualquier Potencia, constituiría una violación de la neutralidad.

La neutralidad aérea carece de normas internacionales obligatorias, si bien puede defenderse el carácter consuetudinario de algunas de las establecidas en las llamadas Reglas de la Guerra Aérea de La Haya, de 1923 (71).

El tránsito de las aeronaves de Estados beligerantes (incluidas las militares), por los estrechos, de

conformidad con las normas de la Parte III de la Convención, no comprometerá la neutralidad de los Estados ribereños. que podrán establecer reglamentaciones especiales pero no suspender el paso que reúna los requisitos para ser considerado como paso en tránsito (72). Los Estados beligerantes, so pena de violar la neutralidad de los ribereños, deberán abstenerse de desarrollar en los estrechos actividades incompatibles con el ejercicio legítimo de su derecho de paso, sin perjuicio, desde luego, del derecho de legítima defensa. En realidad, como destaca Rauch, el requisito del "tránsito rápido e ininterrumpido" que establece el párrafo 2 del artículo 38 de la Convención armoniza muy bien con el principio que inspiró la norma del artículo 12 del Convenio de La Haya núm. XIII, de 1907 (73).

2. Estados no Partes

a) Beligerantes

Un Estado beligerante ribereño de un estrecho, según la opinión doctrinal más segura, podrá minarlo, aunque se trata de un derecho siempre discutido (74), y utilizar barreras aéreas, globos cautivos u otros medios de interceptación, si bien sólo en último extremo podrá cerrar por completo el estrecho a la navegación y el sobrevuelo de los Estados neutrales (75). Se exceptúa, naturalmente, el bloqueo de un estrecho como consecuencia de decisiones adoptadas por las Naciones Unidas, como en el caso de la llamada "Guerra del Golfo". (Debe señalarse también que la OTAN ha realizado maniobras de ensayo de cierre del Estrecho de Gibraltar (76)).

A la inversa, un Estado beligerante no ribereño podrá forzar el paso de sus buques o aeronaves, pero, como dice MacGwire, asegurarse un tráfico continuo por aguas de

estrechos hostiles resultará muy difícil y requerirá, probablemente, la ocupación de puntos claves de la costa, con graves repercusiones internacionales (77). Es indudable también la gran vulnerabilidad de los buques y aeronaves en su tránsito por los estrechos (78).

b) Neutrales

En general, a los Estados que no sean partés en la Convención se les aplicarán las normas del Derecho del Mar tradicional (en su caso, las recogidas en las Convenciones de Ginebra de 1958), y todas aquellas normas consuetudinarias surgidas como consecuencia de la Tercera Conferencia y de la Convención cuya aceptación por la comunidad internacional sea indudable. Hay que recordar que el preámbulo de la Convención se remite a las normas y principios de Derecho Internacional general en relación con las materias que no regula expresamente.

Por lo que se refiere en concreto a la navegación aérea, el régimen tradicional aplicable puede resumirse así: en primer lugar, como queda dicho, las aeronaves de Estados beligerantes no pueden sobrevolar sin autorización el territorio de los neutrales, por lo que su regulación es muy distinta de la aplicable en el caso de los buques de guerra. Debe recordarse a este respecto que las aeronaves que forman parte de la dotación de un buque de guerra o son transportadas en él se consideran como parte integrante del buque (79). El sobrevuelo del territorio comprende, desde luego, el de sus aguas territoriales y, por consiguiente, el de sus estrechos internacionales (80).

El Estado neutral podrá utilizar todos los recursos que el Derecho Internacional le permite para evitar las intrusiones aéreas, y tendrá el deber de obligar a aterrizar a las aeronaves que las realicen (81). Sin

embargo, obviamente, ello dependerá de los medios de que disponga y no estará obligado a lograrlo (82). También deberá internar a las tripulaciones, incluso en los casos en que la violación de su espacio aéreo se deba a fuerza mayor (83).

Verplaetse estima que el Estado neutral podrá, discrecionalmente, prohibir o no el sobrevuelo de los "aviones públicos no militares beligerantes" y de los "aparatos beligerantes privados o desarmados" (84).

E) EL CASO DE ESPAÑA

No sería posible cerrar este estudio sin analizar las consecuencias concretas que puede tener en el caso de España la nueva Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y las distintas opciones a que podría acogerse en sus relaciones al respecto con la comunidad internacional.

A primera vista, en lo que se refiere a la navegación y, más específicamente, el sobrevuelo de los estrechos utilizados para la navegación internacional, España fue claramente perdedora en la Conferencia. A pesar de sus denodados esfuerzos a lo largo de toda ella, no consiguió hacer triunfar sus tesis, y ni siquiera pudo introducir en la Convención su última enmienda, orientada a someter a las aeronaves militares al mismo régimen que las civiles, a su paso por los estrechos (lo que la hubiera llevado a la aceptación del paso en tránsito). Sin embargo, aun prescindiendo de que la marcha de las complejas negociaciones y la evolución de la política mundial hubieran hecho imposible lograr un resultado distinto, la realidad es que la posición de España, ribereña de uno de los estrechos más importantes del mundo, no es tan

desventajosa como pudiera parecer.

En primer lugar, con su actuación consecuente a lo largo de la Conferencia, se ganó claramente el título de "objectora persistente" (85), con lo que, aun suponiendo que la Convención, o su parte relativa al paso por los estrechos, pudiera llegar a considerarse como Derecho consuetudinario (véase supra, págs. 462 y sigts.), no le sería de aplicación, de conformidad con la doctrina sentada por la Corte Internacional de Justicia en el caso de las "Pesquerías anglo-noruegas" (86). Es cierto que, como dice Yturriaga (87), al final de la Conferencia estropeó un tanto su excelente historial de objectora al mostrarse dispuesta a unirse al consenso si se aceptaba, simplemente, la supresión de la palabra "normalmente" en el párrafo 3 del artículo 38. Pero, con independencia de que esa enmienda era de enorme trascendencia, sólo demuestra que España fue objectora persistente pero no obcecada, y realizó un enorme esfuerzo para unirse al consenso cuando éste parecía aún posible. El resultado de la votación de su enmienda, por otra parte, dejó bien claro que, al menos esa norma concreta - la del artículo 39, párrafo 3 - distaba mucho de reunir el consenso general.

Es también especialmente destacable la exposición del Embajador Lacleta, que, al explicar la abstención de España en la votación final, el 30 de abril de 1982, dejó bien clara la naturaleza de la Convención que acababa de adoptarse y la imposibilidad de considerarla como codificación o expresión del Derecho consuetudinario, al menos en lo relativo a los estrechos (88).

En cuanto a la firma de la Convención por España, era otro paso lógico, dentro de una política internacional bien concebida, para no quedar al margen de la evolución ulterior del Derecho del Mar. Es cierto que, como dicen Caminos (89) y Treves (90), ello supone en cierto modo una

aceptación general del régimen, pero sólo cabe repetir aquí lo ya dicho anteriormente: supone una aceptación del régimen únicamente como deseo de que pueda llegar a ser un Derecho aplicado, en su totalidad, por la mayoría de los Estados que integran la comunidad internacional. Es indudable que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo a) del artículo 18 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, España podría anunciar en cualquier momento su intención de no ratificar la Convención.

No obstante, como ya se ha visto, ello, aunque jurídicamente correcto, no parece políticamente viable. ¿Cuál será la situación si España ratifica un día la Convención, y ésta entra en vigor? España, al amparo de lo previsto en el artículo 310, formuló nueve declaraciones interpretativas (91), de las que sólo dos afectan directamente al sobrevuelo. Pero ¿qué ocurriría si, una vez ratificada la Convención por España, otros países no aceptaran esas interpretaciones?

Aunque la doctrina se ha ocupado relativamente poco del tema, es evidente que la declaración interpretativa de un Estado no lo libera de sus obligaciones en virtud del Tratado de que se trate, si una decisión judicial o arbitral posterior adopte un criterio distinto. Más aún: la realidad es que, para que una interpretación sea oponible frente a otros Estados partes, se requiere su aceptación expresa por parte de éstos, sin que baste su mera actitud pasiva (92). No obstante, el valor de esas interpretaciones en la solución de futuras controversias puede ser muy grande (93). La cuestión se complica porque la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no contiene cláusula de denuncia y, como ocurrió en el caso del intento por parte del Senegal de denunciar la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua de 1958, resultaría de

aplicación el artículo 56, párrafo 1, del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, que prohíbe tal denuncia, salvo expresas circunstancias que no se dan en el caso de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar:

"1. Un tratado que no contenga disposiciones sobre su terminación ni prevea la denuncia o el retiro del mismo no podrá ser objeto de denuncia o de retiro a menos:

a) que conste que fue intención de las partes admitir la posibilidad de denuncia o retiro: o

b) que el derecho de denuncia o de retiro pueda inferirse de la naturaleza del tratado."

Las declaraciones de España, al parecer, no han suscitado hasta ahora oposición (salvo doctrinal), lo que resulta bastante lógico, ya que las Potencias más interesadas en oponerse (sobre todo, los Estados Unidos) no han firmado la Convención y, en esas circunstancias, difícilmente podrían, en esas circunstancias, ofrecer su propia interpretación, salvo en el marco de una Conferencia internacional. Ahora bien, examinadas una por una (sólo las pertinentes en relación con el sobrevuelo de los estrechos), cabe llegar a la conclusión de que es posible que no todas las declaraciones interpretativas españolas corran la misma suerte, aunque hay que convenir en que habrán de transcurrir algunos años antes de poder hacer afirmaciones seguras (94).

La primera, la relativa a los espacios marítimos de Gibraltar, con su referencia al artículo 10 del Tratado de Utrecht, es casi una cláusula de estilo que España inserta sistemáticamente en todos los convenios internacionales que pudieran tener repercusiones en esa cuestión, si bien en este caso España consideró necesario hacer igualmente una salvedad a la Resolución III de la Conferencia, relativa a la aplicación de la Convención a los pueblos que no hayan

alcanzado la plena independencia u otro régimen de autonomía reconocido por las Naciones Unidas, o a los territorios bajo dominación colonial, a fin de excluir expresamente a la Colonia de Gibraltar. Por otra parte, no prejuzga ni añade nada a la situación actual, ni en un sentido ni en otro.

La segunda declaración, que interpreta que el régimen establecido en la Parte III de la Convención es compatible con el derecho del Estado ribereño a promulgar y aplicar sus propias reglamentaciones aéreas en el espacio aéreo de los estrechos utilizados para la navegación internacional, siempre que no obstaculicen el paso en tránsito de las aeronaves, tiene probabilidades de prosperar. La regla 2.2 del Reglamento del Aire, leída conjuntamente con el artículo 34 de la Convención (véase supra, págs. 350 y sigts.), no puede entenderse de otra manera. Por otra parte, es imposible que se nieguen a España facultades reglamentarias sobre el tráfico aéreo de norte a sur y de sur a norte en el Estrecho de Gibraltar, y la posibilidad de que la OACI dé una interpretación oficial distinta (que, por otra parte, no sería vinculante) en una cuestión tan directamente relacionada con la soberanía de un país es remota. De hecho, si, precisamente para lograr la uniformidad de las normas, esa Organización permite que los Estados apliquen sus propias reglamentaciones (con desviaciones o sin ellas en relación con el Anexo 2) sobre las zonas de alta mar sometidas a su control aéreo, ¿cómo podría adoptar un criterio distinto cuando se trata de zonas de mar territorial? Pero el argumento más convincente es que, en la práctica, las aeronaves civiles, por su propio interés, acatarán las instrucciones y reglamentos vigentes sobre el Estrecho, con lo que probablemente la práctica de los Estados vendrá a confirmar, con el paso del tiempo, esa declaración interpretativa española. En este

sentido, cabe recordar las observaciones de McRae sobre la importancia que puede tener la aceptación de tales declaraciones en la interpretación de un tratado (95).

Suerte distinta puede correr la declaración que se refiere al paso de las aeronaves militares. Aquí la práctica de los Estados (de algunos Estados) puede ser de hecho la opuesta, pero la verdad es que resultará casi imposible de demostrar. Las Potencias marítimas podrían probar quizá que incumplen sistemáticamente el artículo 39, párrafo 3 de la Convención, pero ello no confirmaría otra interpretación distinta de la palabra "normalmente" que, por otra parte, difícilmente estarán en condiciones de ofrecer. En cualquier caso, dada la participación de España en los mecanismos de defensa europeos y su carácter de aliada de los Estados Unidos, es muy poco probable que se llegue a ningún enfrentamiento, por lo que pueden pasar muchos años antes de que se plantee ante instancias internacionales la validez de la interpretación española. La situación será de una inseguridad jurídica al respecto, pero no muy distinta de la que ha existido en los últimos años.

En cuanto a la declaración relativa a la contaminación a que se refiere el artículo 42, párrafo 1, apartado b), en el sentido de que poder adoptar leyes y reglamentos, llevando a efecto las "reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas" (véase supra, págs. 423 y sigts.), parecen mucho más fundados los argumentos de Yturriaga (96) que los de Treves (97), y es indudable que la evolución de los tiempos tenderá a apoyar la interpretación española, más favorable a la conservación del medio ambiente. Las declaraciones 6 y 7 (sobre la posibilidad de adoptar medidas en el propio mar territorial, en caso de accidente marítimo contaminante, y a la interpretación conjunta de los artículos 233 y 34,

parecen también irrefutables pero, en cualquier caso, afectan exclusiva, o casi exclusivamente a los buques.

Pero es que, además, España tiene aún otra posibilidad de aminorar las consecuencias perjudiciales del nuevo régimen, una posibilidad que requeriría un estudio detenido porque son muchos los factores políticos implicados, pero que podría resolver la mayoría de los problemas en el caso de que llegara a ratificarse la Convención. Hasta podría afirmarse que es una solución que quizá conviniera adoptar aunque no llegara a entrar en vigor la Convención o España no fuera parte en ella. Se trataría, sencillamente, de adoptar en el Estrecho de Gibraltar un mar territorial de anchura limitada a tres millas, como hizo España durante las dos guerras mundiales. (La misma decisión se podría adoptar, por coherencia, en el caso del Canal de Menorca, pero la realidad es que la navegación o el sobrevuelo de ese estrecho no parecen plantear dificultades desde el punto de vista internacional. En cualquier caso, parece que sería de aplicación a ese estrecho el párrafo 1 del artículo 38 de la Convención, al existir otra ruta de igual conveniencia, aunque no se trata realmente de un estrecho formado "por una isla de un Estado ribereño de ese estrecho y su territorio continental", sino por dos islas (98)).

El artículo 36 permite esa solución, sin lugar a dudas. La decisión, desde luego, sería compleja, porque afectaría al contencioso con Marruecos sobre las aguas territoriales de Ceuta y, sobre todo Melilla; al contencioso sobre las aguas del Peñón de Gibraltar; y al problema, sumamente complejo, del control del Estrecho. Sin embargo, es muy posible que esa reducción del mar territorial ayudase a resolver esos problemas en lugar de exigir su solución como requisito previo.

¿Cuáles serían las ventajas de tal decisión? En

primer lugar, la claridad jurídica. La situación es ahora sumamente confusa, la posibilidad de incidentes, innegable, y el primer resultado de una declaración de esa índole sería aclarar la situación jurídica del Estrecho de Gibraltar. Hay que decir al respecto, que, aunque el acuerdo con Marruecos para actuar de consuno sería sumamente conveniente, ni siquiera resultaría imprescindible: de conformidad con el artículo 15 de la Convención (y siguiendo la antigua tesis soviética) Marruecos no podría extender sus aguas más allá de la línea media y, en cualquier caso, quedaría un corredor marítimo y aéreo de alta mar sometido al paso en tránsito.

La segunda ventaja para España sería recuperar tres millas de mar territorial y espacio aéreo de soberanía sin injerencias de ninguna clase. El régimen de paso en tránsito afecta ahora a todas las aguas del Estrecho, incluidas las inmediatas a las costas. Si se adoptara la solución preconizada, la soberanía de España se extendería a una zona más reducida, pero sería una soberanía plena, no afectada por el paso en tránsito. En este sentido, el ejemplo del Japón, o de Dinamarca y Suecia, puede ser aleccionador.

Una tercera ventaja, y no pequeña, es la de que, de esa forma, España no se vería mezclada, sin desearlo, en lejanos conflictos armados. La experiencia de lo acontecido en el caso de Israel, en 1973 (99), en el del envío de aviones de los Estados Unidos a Arabia Saudita en 1979 y en el de la intervención de ese país en Libia en 1986 (100) indica las tensas situaciones que pueden producirse. Y si la llamada Guerra del Golfo no planteó problemas de ese tipo, puede haber otras ocasiones en que España no desee verse directa ni indirectamente involucrada. Parecería, pues, que limitar el mar territorial a tres millas en los estrechos no presenta más que ventajas, y

hasta cabe preguntarse, hoy, si la Conferencia no debió inclinarse por esa sencilla regla, con carácter general para todos los estrechos, en lugar de arbitrar el complejo e incoherente régimen que hoy establece la Convención.

El mayor inconveniente para España sería, sin duda, el derivado de la identificación de las aeronaves. Pero ese problema es, en cualquier caso, grave y una diferencia de nueve millas en el mar territorial y el espacio aéreo (entre tres y doce) significa muy poco a tales efectos. Por añadidura, ni siquiera es seguro que la interpretación dada en estas páginas en el sentido de que las aeronaves que vayan a hacer uso de su derecho de paso en tránsito deberán identificarse previamente sea aceptada por otros países. El problema de la identificación es un problema muy real, planteado por la evolución de la técnica, y la OACI debiera estudiarlo seriamente. Hoy, la seguridad de un país exige saber cuáles son las intenciones de cualquier aeronave que se acerque a sus costas, a una distancia de, como mínimo, doscientas millas. ¿Por qué no admitir esa necesidad y regularla debidamente, en lugar de tolerar las actuales "zonas contiguas aéreas" carentes de cualquier fundamento jurídico? Hasta podría decirse que la aparición de la zona económica exclusiva en el nuevo Derecho del Mar ofrece para ello una excelente oportunidad: no sería disparatado reconocer a los Estados ribereños la posibilidad de exigir la identificación de cualquier aeronave que penetrara en esa zona (sin darles otras facultades) y, desde luego, no serían los Estados Unidos o el Canadá, con sus ADIZ y CADIZ, los que podrían oponerse a esa normativa.

No hay duda de que la decisión de reducir el mar territorial a tres millas en el Estrecho de Gibraltar sería muy importante, ni de que, como queda dicho, antes de tomarla habría que sopesar multitud de factores técnicos y, sobre todo, políticos. Sin embargo, parece indiscutible

que debiera examinarse muy a fondo y aquí se defiende que presentaría claras ventajas desde el punto de vista estrictamente jurídico.

Notas al capítulo X

(1) Véase McDORMAN, T.L.: "The 1982 Law of the Sea Convention: The First Year", JMLC, vol. 15, núm. 2, abril de 1984, pág. 230.

(2) Véase SCHWEINSFURTH, TH.: "The Influence of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea on International Customary Law", ZAÖRV, vol. 43, 1983, pág. 574.

(3) Naciones Unidas: Documento A/CON.62/121, Anexo I.

(4) YTURRIAGA, J.A. de: Straits Used in Internal Navigation, Dordrecht / Boston / Londres 1991, pág. 330.

(5) Véase JENISCH, V.: "The Signing of the Law of the Sea Convention", Aussenpolitik, vol. 34, 1983, págs. 180 y 181.

(6) ILM, vol. 18, 1979, pág. 291 y sigts. Véase también BURMESTER, H.: "The Torres Strait Treaty: Ocean Boundary Limitation by Agreement", AJIL, vol. 76, 1982, págs. 321 y sigts.

(7) Véase IGUCHI, T.: "The Law of the Sea Conventional Rules and Customary Norms", Meetings of the American Society of International Law, 9 de abril de 1987, Boston 1987.

(8) YTURRIAGA, J.A. de: Op.cit. en la nota 4, pág. 305.

(9) Véase OXMAN, B.H.: "The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The Eighth Session (1979)". AJIL, vol. 74, núm. 1, enero de 1980, págs. 38 y 40.

(10) JIMÉNEZ DE ARÉCHAGA, J.: "Treaty Stipulations in favor of Third States", AJIL, vol. 50, 1956, pág. 356, y El Derecho Internacional contemporáneo, Madrid 1980, págs. 65 y sigts.

- (11) LEE, L.T.: "The Law of the Sea Convention and Third States". AJIL, vol. 77, núm. 3, julio de 1983, págs. 544 y sigts.
- (12) Naciones Unidas: Documento A/CONF.62/PV.191.
- (13) Naciones Unidas: Documento A/CONF.62/SR.183.
- (14) JENISCH, U.: Op.cit. en la nota 5, pág. 157.
- (15) OACI: Documento C-WP/7777 ó LC/26-WP/5-1, párr. 5.3.
- (16) OACI: Documento LC/26-WP/5-41, párrs. 3 y 12.
- (17) OACI: Documento LC/26/WP/5-31, pág. 2.
- (18) JENNINGS, R.Y.: "The Discipline of International Law", en Asociación de Derecho Internacional: Report of the Fifty-seventh Conference, held in Madrid, 1976, pág. 624.
- (19) Véase VUKAS, B.: "The Impact of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea on Customary Law", en ROZAKIS, C.L. y STEPHANOU, C.A.: The New Law of the Sea, Atenas / Amsterdam 1983, págs. 34 y sigts.
- (20) JENNINGS, R.Y.: Op.cit. en la nota 18, págs. 622 y sigts. Véase también LAYLIN, J.G.: "Emerging Customary Law of the Sea", IL, vol. 10, otoño de 1976, pág. 670, nota 3; y WOLFRUN, R.: "Die Bundesrepublik Deutschlands und die Seerechtkonvention", EA, vol. 38, núm. 3, 10 de febrero de 1983, pág. 82.
- (21) Corte Internacional de Justicia: "The North Sea Continental Shelf Case (Federal Republic of Germany v / Denmark and the Netherlands)", Reports 1969, pág. 41.
- (22) OACI: Documento citado en la nota 15.
- (23) OACI: Documento LC/26-WP/5-21.
- (24) OACI: Documento LC/26-WP/5-32.
- (25) OACI: Documento citado en la nota 16, párr. 4.
- (26) Naciones Unidas: Documento A/CONF.62/PV.3 y comunicado de prensa SEA/MB/14.
- (27) Misión de los Estados Unidos ante las Naciones Unidas: Press Release 163-(82), de 3 de diciembre de 1982, pág. 2.
- (28) DSB, vol. 82, núm. 2065, agosto de 1982, págs. 71 y

sigts. Véase LARSON, D.L.: "Innocent, Transit, and Archipelagic Sea Lanes Passage", ODIL, vol. 18, núm. 4, 1987, págs. 420 y sigts.

(29) O'CONNELL, D.P.: The International Law of the Sea, vol. I. Oxford 1982, pág. 299.

(30) MACRAE, L.M.: "Customary International Law and the United Nations Law Of the Sea Treaty", CWILJ, vol. 13, 1983, págs. 221 y 222.

(31) CAMINOS, H. y MOLITOR, M.R.: "Progressive Development of International Law and the Package Deal", AJIL, vol. 79, 1985, págs. 1 y sigts.; y CAMINOS, H.: "The Legal Regimen of Straits in the 1982 United States Convention on the Law of the Sea:", RC, vol. 5, 1987, págs. 195 y sigts. Véase también HARRIS, D.: Cases and Materials on International Law, 3ª edición, 1983, pág. 286.

(32) La bibliografía estadounidense sobre el tema es copiosa, pero en gran parte reiterativa. Véase MOORE, J.N.: "The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", AJIL, vol. 74, núm. 1, enero de 1980, págs. 87, 116 y 121; RUSK, D. y BALL, M.S.: "Sea Changes and the American Republic", GJICL, vol. 9, núm. 1, 1979, págs. 9 y 10; HOWARD, L.A.: "The Third United Nations Conference on the Law of the Sea and the Treaty/Custom Dichotomy", TILJ, vol. 16, verano de 1980, núm. 3, págs. 332 y sigts; RATNER, L.S.: "The Law of the Sea: A Crossroad for American Foreign Policy", FA, vol. 60, núm. 5, verano de 1982, págs. 1.011 y 1.012; PEIRCE, G.A.B.: "Selective Adoption of the new Law of the Sea: The United States Proclams its Exclusive Economic Zones", VJIL, vol. 23, núm. 4, 1983, págs. 581 y sigts.; y SOHN, L.B.: "The Law of the Sea: Customary International Law Developments", AULR, vol. 34, 1985, págs. 271 y sigts.

(34) Véase, por ejemplo, VUKAS, B.: Op.cit. en la nota 19, págs. 43 y 44.

(35) LEE, L.T.: Op.cit. en la nota 11, pág. 553.

(36) PASTOR RIDRUEJO, J.A. de: La Convención de 1982 sobre el Derecho del Mar y los intereses de España, Universidad del País Vasco, 1983, pág. 81, y Curso de Derecho Internacional Público, Madrid 1986, págs. 317 y 318.

(37) CHENG, B.: "United Nations Resolutions on Outer Space: 'Instant' International Customary Law?", IJIL, vol. 5, 1970, págs. 35 y sigts.

- (38) PASTOR RIDRUEJO, J.A. de: Op. cit. en la nota 36. págs. 83 y 318, respectivamente.
- (39) GAMBLE (Jr.), J.K. y FRANKOWSKA, M.: "The 1982 Convention and Customary Law of the Sea: Observations, a Framework and a Warning". SDLR, vol. 21, núm. 3, junio de 1984, págs. 491 y sigts.
- (40) SULLIVAN (Jr.), W.L.: "Is there a National Ocean Policy?". ODIJL, vol. 15, núm. 1, 1985, pág. 86.
- (41) LARSON, D.L.: "The Reagan Rejection of the U.N. Convention". ODIL, vol. 14, núm. 4, 1985, pág. 353.
- (42) TREVES, T.: "La navegación", en DUPUY, R.-J. y VIGNES, D.: Traité du nouveau droit de la mer, París 1985, pág. 807.
- (43) CAMINOS, H.: Op. cit. en la nota 31, págs. 205 y sigts.
- (44) YTURRIAGA, J.A. de: Op. cit. en la nota 4, págs. 308 y sigts.
- (45) Véase BERNHARDT, R.: "Custom and Treaty in the Law of the Sea". RC, vol. 5, 1987, págs. 266 y sigts.
- (46) TREVES, T.: "Notes on Transit Passage through Straits and Customary Law", en Realism in Law-making, Dordrecht 1986, pág. 250.
- (47) JENISCH, V.: Op. cit. en la nota 5, pág. 178.
- (48) TREVES, T.: Op. cit. en la nota 42, pág. 808.
- (49) SUAREZ DE VIVERO, J.L.: "El sobrevuelo del Estrecho de Gibraltar", El País, 13 de mayo de 1986.
- (50) Véase anónimo: "Bombarderos norteamericanos atacaron Trípoli y Bengasi esta madrugada", El País, 15 de abril de 1986, y "Operación 'Cañón Dorado'", íbid., 27 de abril del mismo año.
- (51) LEE, L.T.: Op. cit. en la nota 11, págs. 566 y 568.
- (52) Véase LACHARRIERE, G. de: "La réforme du droit de la mer et le rôle de la Conférence des Nations Unies", RGDIP, vol. 84, 1980, pág. 246.
- (53) Véase EITEL, T.: "Seerechtsreform und Internationale Politik", AöR, vol. 107, 1982, pág. 123.

(54) Véase HOLLICK, A.: U.S. Foreign Policy and the Law of the Sea, Princetown 1981, págs. 381 y 382.

(55) PLATZÖDER, R.: "Who will ratify the New Convention?". en KOERS, A.W. y OXMAN, R.H.: The 1982 Convention on the Law of the Sea, Honolulu 1984, pág. 664.

(56) Véase BOOTH, K.: Law, Force and Diplomacy at Sea, Londres/Boston/Sidney 1985, págs. 3 y 6.

(57) Véase RAUCH, E.: The Protocol Additional to the Geneva Conventions for the Protection of Victims of International Armed Conflicts and the United Nations Convention on the Law of the Sea: Repercussions on the Law of Naval Warfare, Bonn 1983, pág. 10; y YOUNG, E.: "Covenants without the Sword: Control of the Sea", AFS, febrero de 1976, pág. 309.

(58) Véase HALKIOPOULOS, T.: "Interférences des règles du nouveau droit de la mer et de celles du droit de la guerre", en DUPUY, R.-J. y VIGNES, D.: Op.cit. en la nota 42, pág. 105.

(59) Véase OSGOOD, R.E.: "U.S. Security Interests and the Law of the Sea: U.S. Interests and Alternatives", en AMACHER, R.C. y SWEENEY, R.J. (recop.): The Law of the Sea: U.S. Interests and Alternatives, Washington (DC) 1976, pág. 11.

(60) Véase MATEESCO MATTE, N.: Traité de droit aérien aéronautique, Montreal / París 1980, págs. 210 y sigts.

(61) Véase KEENAN, P.B., LESTER, A. y MARTIN, P.: Shawcross and Beaumont on Air Law, Londres 1966, pág. 207.

(62) Véase BENTZIEN, J.F.: "Die für die Militärluftfahrt geltenden Regeln im Falle bewaffneter Konflikte (Luftkriegsrecht)", ZLR/WR, núm. 1, 1983, pág. 37; y MILDE, M.: "Aeronautical Consequences of the Iraqi Invasion of Kuwait", Air Law, vol. XVI, núm. 2, abril de 1991, págs. 63 y sigts.

(63) Véase MILDE, M.: Ibi.d., pág. 72.

(64) Véase WEBER, L.: Encyclopedia of Public International Law, vol. 3, Amsterdam / Nueva York / Oxford 1982, pág. 47.

(65) HALKIOPOULOS, T.: Op.cit. en la nota 59, pág. 1.104.

(66) HARLOW, B.A.: "UNCLOS III and Conflict Management in Straits", ODIL, vol. 15, núm. 2, 1985, págs. 205 y 207.

(67) Véanse RAUCH, E.: Op.cit. en la nota 57. pág. 104; y, en general; LAUTERPACHT, H.: "Angary and Requisition of Neutral Property", BYIL, vol. 27, 1950. págs. 455 y sigts.; y TUCKER, R.W.: "The Law of War and Neutrality at Sea", en U.S. Naval War College: International Law Studies, Washington (DC) 1957, págs. 283 y sigts.

(68) MEYER, A.: Völkerrechtlicher Schutz der friedlichen Personen und Sachen gegen Luftangriffen: Das geltende Kriegsrecht, Königsberg 1935. pág. 189.

(69) Véase ROUSSEAU, CH.: Derecho Internacional Público, Barcelona 1957, pág. 701; ROWSON, S.W.D. "Aircraft and Prize Law", BYIL, vol. 24, 1947, págs. 209 y sigts.; ROTOCKI, Z.: "Aircraft and Prize Law in Sea Warfare", PYIL, 1971, págs. 187 y sigts.; y FERNANDEZ FLOREZ, J.L.: Del Derecho de la Guerra, Madrid 1982, págs. 407 y sigts.

(70) FERNANDEZ FLOREZ, J.L.: Op.cit. en la nota anterior, págs. 533 y sigts.

(71) Véase, entre una copiosa bibliografía, CASTRÉN, E.: "La neutralité aérienne", ZAÖRV, vol. 14, 1951, págs. 118 y sigts; DE NO, L. y RUBIO TARDIO, E.: "La aeronave militar y los países no participantes en la guerra", en L'aéronef militaire et le droit des gens (Recueils de la Societé Internationale de Droit Pénal Militaire et de Droit de la Guerre, II Congrès International, Florence, 17-20 mai 1961), Estrasburgo 1963, págs. 163 y sigts.; TAPIA SALINAS, L.: "El Derecho actual de la guerra aérea", en Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Madrid 1978, págs. 379 y sigts. y, en especial, 386 y 387; FERNANDEZ FLOREZ, J.L.: Op.cit. en la nota 69, págs. 543 y sigts.; MARTINEZ-MICO, J.G.: La neutralidad en la guerra aérea: Derechos y deberes de beligerantes y neutrales, Madrid 1982; y BENTZIEN, J.F.: Op.cit. en la nota 62, págs. 30 y sigts.

(72) RAUCH, E.: Op.cit. en la nota 58, págs. 36 y 37.

(73) RAUCH, E.: Ibid, pág. 41. Véase también STRUPP, K. y SCHLOCHAUER, H.J.: Wörterbuch des Völkerrechts, Francfort del Meno / Berlín 1960, págs. 494 y 495.

(74) Véase WILSON, G.G.: "Les eaux adjacents au territoire des Etats", RC, vol. I, 1923, págs. 159 y 160.

(75) Véase LEMOINE, M.: "La neutralité aérienne", RFDA, vol. 5, 1951, págs. 1 y sigts.; DE NO, L. y RUBIO TARDIO, P.: Op.cit. en la nota 71, págs. 163 y sigts.; y SCHINDLER, D.: "L'aéronef militaire et les pays non-belligerants", Ibid, págs. 153 y sigts.

(76) Véase GARCIA, J.: "La Alianza Atlántica ensaya en Gibraltar el cierre del Estrecho en tiempo de guerra", El País, 4 de junio de 1985.

(77) McGWIRE, M.: "Changing Naval Operations and Military Intervention", en STERN, E.P. (recop.): The Limits of Military Intervention, Beverly Hills (California) 1977. pág. 164.

(78) Véanse LARSON, D.L.: "The Reagan Rejection of the U.N. Convention", ODIL, vol. 14, núm. 4, 1985, pág. 354; y HAZLETT, J.A.: "Strait Shooting", USNIP, junio de 1982. págs. 70 y sigts.

(79) Véase PEN, M.-M.: Le statut juridique de l'aéronef militaire, La Haya 1957, págs. 77 y 78.

(80) Véase PEN, M.-M.: Ibid., págs. 84.

(81) Véase WARD, D.W.S.: The Law of Military Aircraft in War and Peace (Tesis), Universidad de McGill, Montreal 1970; y BENTZIEN, J.F.: Op.cit. en la nota 62, pág. 51.

(82) Véase MEYER, A.: "Neutralitätsrechtliche Betrachtungen zum Luftkriege", en Luftrecht in fünf Jahrzehnten 1961, pág. 211.

(83) PEN, M.-M.: Op.cit. en la nota 79, pág. 85; VERPLAETSE, J.G.: Derecho Internacional Aéreo y Derecho del Espacio, Madrid 1963, pág. 510; y BENTZIEN, J.F.: Op.cit. en la nota 63, pág. 62. Sobre la práctica de los Estados en la Segunda Guerra Mundial, véase SPAIGHT, J.M.: Air Power and War Rights, Londres / Nueva York / Toronto 1947, págs. 420 y sigts.

(84) VERPLAETSE, J.G.: Op.cit. en la nota anterior, pag. 515.

(85) Véase BERNHARDT, R.: Op.cit. en la nota 45, págs. 268 y sigts.

(86) Corte Internacional de Justicia: "Fisheries Case (United Kingdom/Norway)", Pleadings, Oral Arguments and Documents, La Haya 1971, vol. I, págs. 382 y 383.

(87) YTURRIAGA, J.A. de: Op.cit. en la nota 4, pág. 31

(88) Naciones Unidas: Documento A/CONF.62/SR.182.

(89) CAMINOS, H.: Op.cit. en la nota 31, pág. 231.

- (90) TREVES, T.: Op.cit. en la nota 46, pág. 256.
- (91) Véase su texto en TORRES UGENA, N.: Textos normativos de Derecho Internacional Público, Madrid 1990, págs. 357 y 358.
- (92) Véase BOWETT, D.W.: "Reservations to Non-restricted Multilateral Treaties", BYIL, vol. XLVIII, 1976-1977, págs. 68 y 69; REMIRO BROTONS, A.: Derecho Internacional Público, vol. II, "Derecho de los Tratados", Madrid 1987, pág. 212; y RIQUELME, CORTADO, R.: España ante la Convención sobre el Derecho del Mar: Las declaraciones formuladas, Murcia 1990, pág. 42.
- (93) Véase VIGNES, D.: "Les déclarations faites par les Etats signataires de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, sur la base de l'article 210 de cette convention", AFDI, vol. 29, 1983, págs. 735.
- (94) Véase GAMBLE, J.K.: "The 1982 U.N. Convention on the Law of the Sea" A 'Midstream' Assessment of the Effectiveness of Article 309", SDLR, vol. 24, 1987, pág. 632 y sigts.
- (95) McRAE, D.M.: "The Legal Effects of Interpretative Declarations", BYIL, vol. XLIX, 1978, págs. 167 y sigts.
- (96) YTURRIAGA, J.A. de: Op.cit. en la nota 4, págs. 156 y 157.
- (97) TREVES, T.: Op.cit. en la nota 46, pág. 257.
- (98) Véase YTURRIAGA, J.A. de: Op.cit. en la nota 4, pág. 303.
- (99) Véase O'CONNELL, D.P.: Op.cit. en la nota 29, págs. 335 y sigts.
- (100) Véanse REISMAN, W.M.: "The Regimen of Straits and National Security", AJIL, vol. 74, 1980, pág. 64; y Booth, K.: Op.cit. en la nota 49, págs. 103 y 104.

CONCLUSIONES

Más que formular unas conclusiones nuevas, a continuación se resumen las principales tesis que se han ido deduciendo a lo largo del presente estudio.

Primera. No existe para las aeronaves un derecho de paso inocente por el espacio aéreo situado sobre el mar territorial análogo al existente para los buques en ese mar.

Segunda. Las aeronaves de Estado (y, muy especialmente, las militares) no pueden penetrar en el espacio aéreo de otros países sin haber obtenido autorización previa para hacerlo. Esas aeronaves no disfrutan en los estrechos utilizados para la navegación internacional de un derecho de paso ininterrumpido semejante al de los buques de guerra.

Tercera. El único antecedente histórico del libre sobrevuelo de los estrechos se encuentra en la Convención de Lausana de 1923, impuesta a Turquía por las Potencias vencedoras de la Primera Guerra Mundial y sustituida hoy por el Convenio de Montreux de 1936, que no reconoce tal sobrevuelo a las aeronaves militares.

Cuarta. Las aguas del Estrecho de Gibraltar son exclusivamente mares territoriales de España y Marruecos, y su espacio aéreo suprayacente es únicamente espacio aéreo de soberanía de esos países. El paso por el Estrecho se rige hoy por el régimen general aplicable a los estrechos utilizados para la navegación internacional; es decir, paso

inocente para los buques, sin posibilidad de suspensión, navegación en superficie de los submarinos y prohibición del sobrevuelo de las aeronaves, salvo autorización expresa.

Quinta. La regulación del paso por los estrechos contenida en la Parte III de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 constituye un régimen puramente convencional basado en las necesidades militares de las Potencias marítimas y sólo aceptado por la mayoría de los Estados en el contexto de una negociación global.

Sexta. Dicho régimen no es hoy Derecho consuetudinario y, aunque la Convención entrara en vigor, no obligaría a los Estados que no llegaran a ratificarla, ni podría ser aducido por ellos. No obstante, podría llegar a convertirse un día en Derecho consuetudinario, aplicable a todos los países que no se hubieran opuesto a la formación de tal costumbre.

Séptima. En cualquier caso, no se podría entender nunca que el régimen de sobrevuelo establecido en la nueva Convención fuera aplicable, en general, al espacio aéreo situado sobre los estrechos utilizados para la navegación internacional sino únicamente a las aeronaves que, en ese espacio aéreo, ejercitaran el derecho de paso en tránsito que la Convención regula.

Octava. El régimen mencionado contiene contradicciones, insuficiencias y oscuridades que exigirían una decidida labor de la Organización de Aviación Civil Internacional orientada a su interpretación y, en caso necesario, a la modificación del Convenio de Chicago de 1944, sus Anexos y

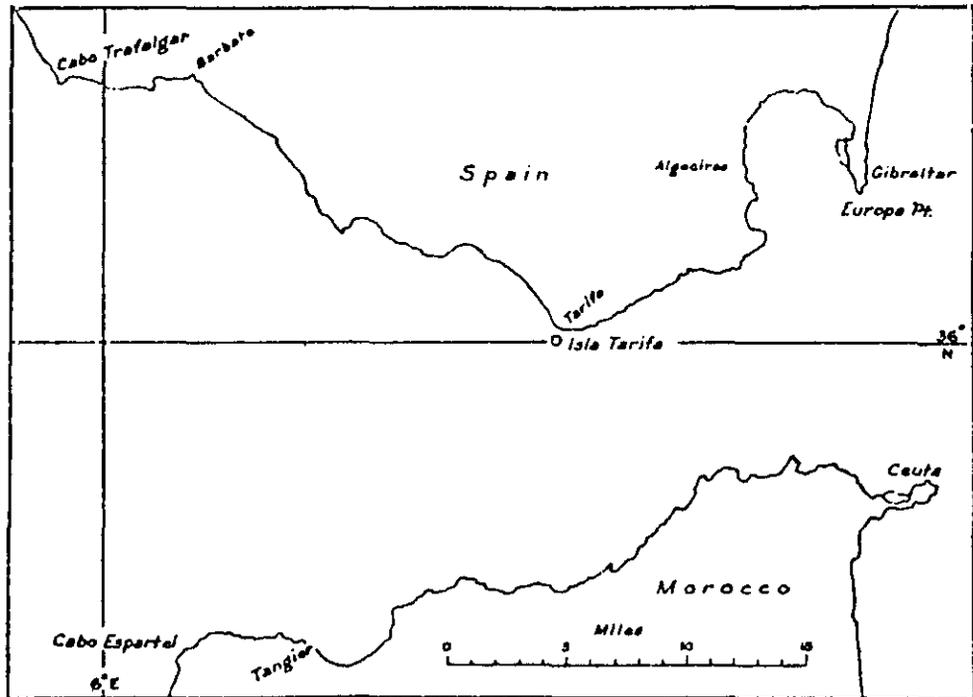
otros instrumentos de Derecho Aéreo.

Novena. El régimen establecido en la Convención de 1982 para el sobrevuelo de los estrechos no constituye una reglamentación exhaustiva sino que debe ser completado con otras disposiciones de la propia Convención y con otros instrumentos internacionales de Derecho Aéreo, especialmente el Convenio de Chicago y sus Anexos.

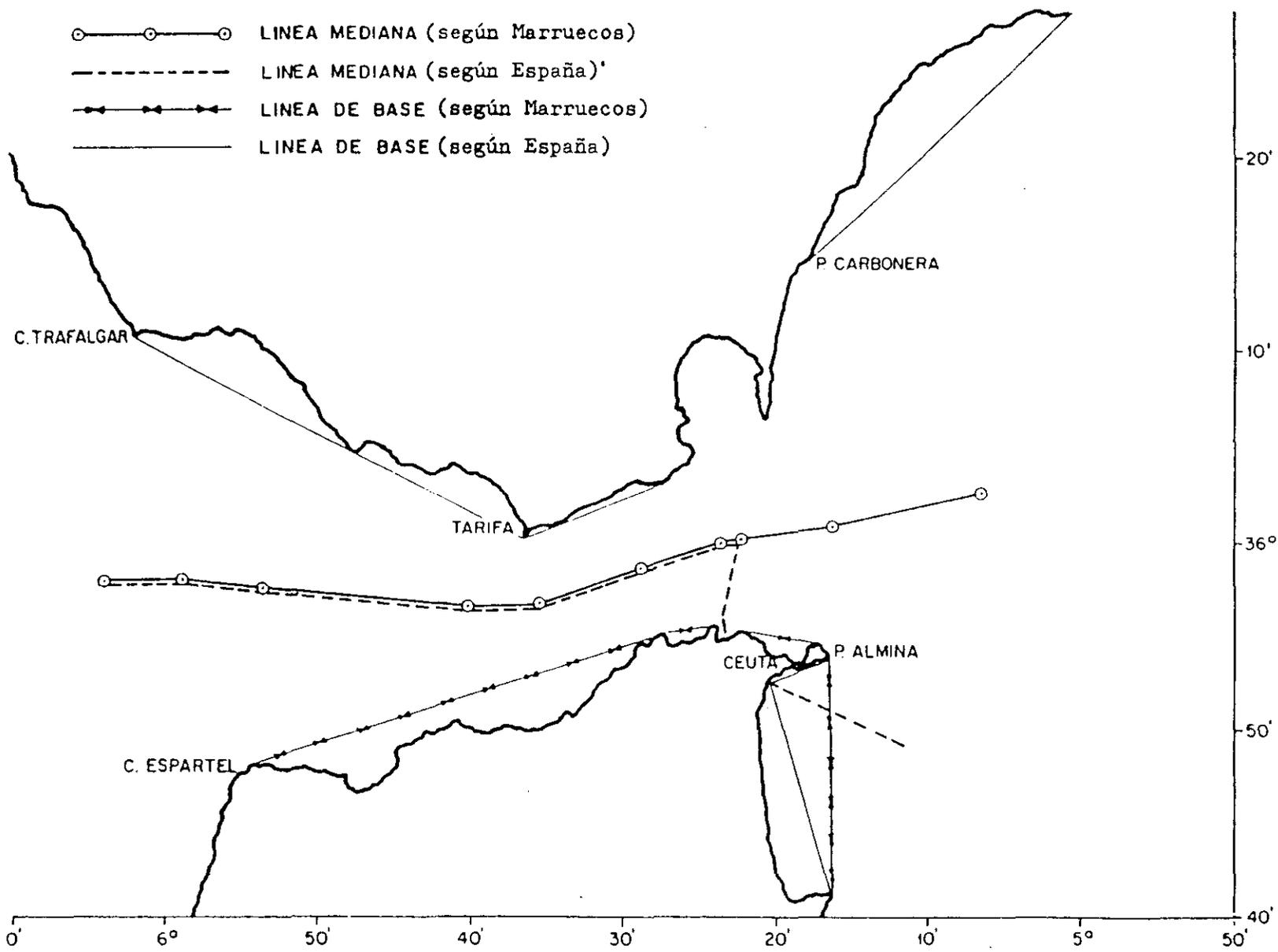
Décima. En el caso de España, por su condición de opositora persistente al citado régimen, éste no le sería aplicable aunque llegara realmente a convertirse en Derecho consuetudinario. A pesar de haber firmado la Convención, España podría aún, desde el punto de vista estrictamente jurídico, no ratificarla, aunque ello parezca políticamente inviable.

Undécima. Las declaraciones interpretativas de la Convención formuladas por España en el momento de su firma, relativas al sobrevuelo de los estrechos, están jurídicamente bien fundadas, no pueden considerarse en modo alguno como reservas a la Convención y debieran mantenerse si llegara a ratificarse ésta. No obstante, la inseguridad jurídica en cuanto a su aceptación por otros países persistiría durante algún tiempo.

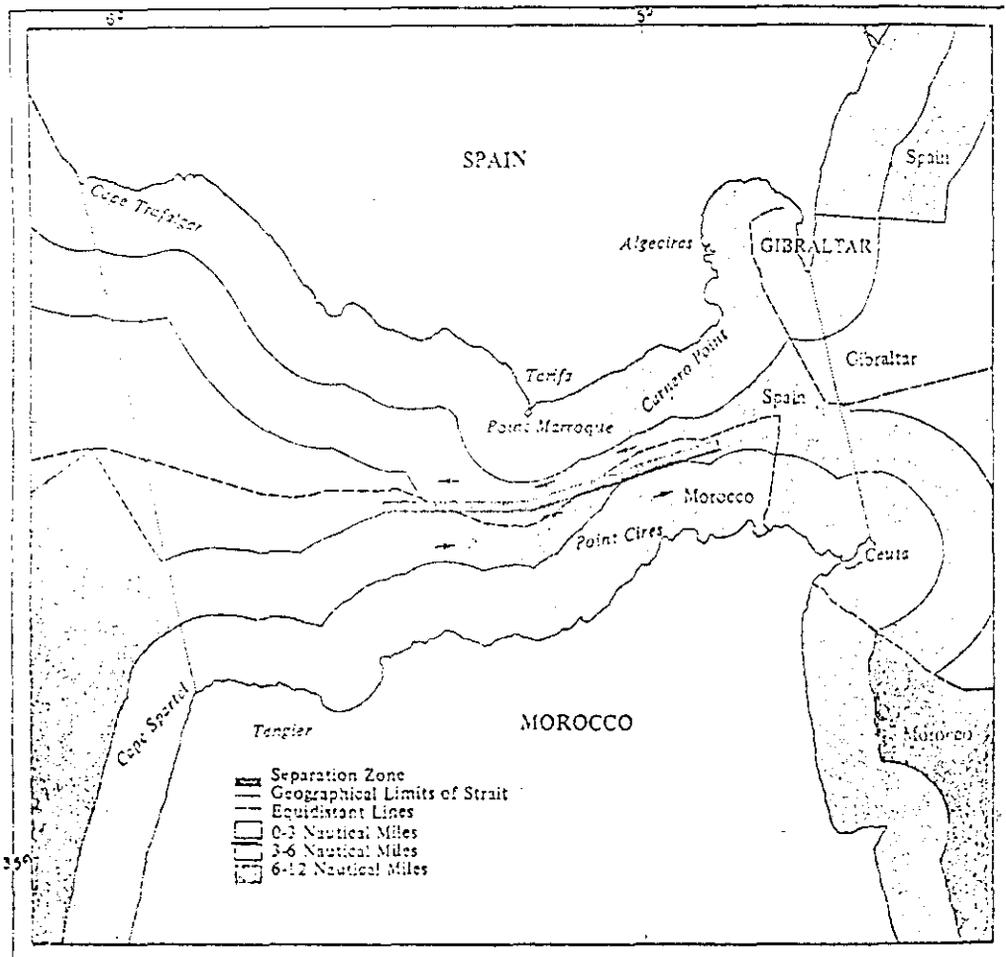
Duodécima. España debería estudiar a fondo la posibilidad de reducir a tres millas la anchura de su mar territorial en el Estrecho de Gibraltar. Aunque la cuestión es políticamente compleja, desde el punto de vista estrictamente jurídico una decisión favorable a esa reducción ofrecería muchas más ventajas que inconvenientes.



Mapa I. El Estrecho de Gibraltar, según R.H. Kennedy: "Breve estudio geográfico e hidrográfico de los estrechos que son rutas de navegación internacional" (Naciones Unidas: Documento A/CONF.13 y Add.1, de 23 de octubre de 1957)

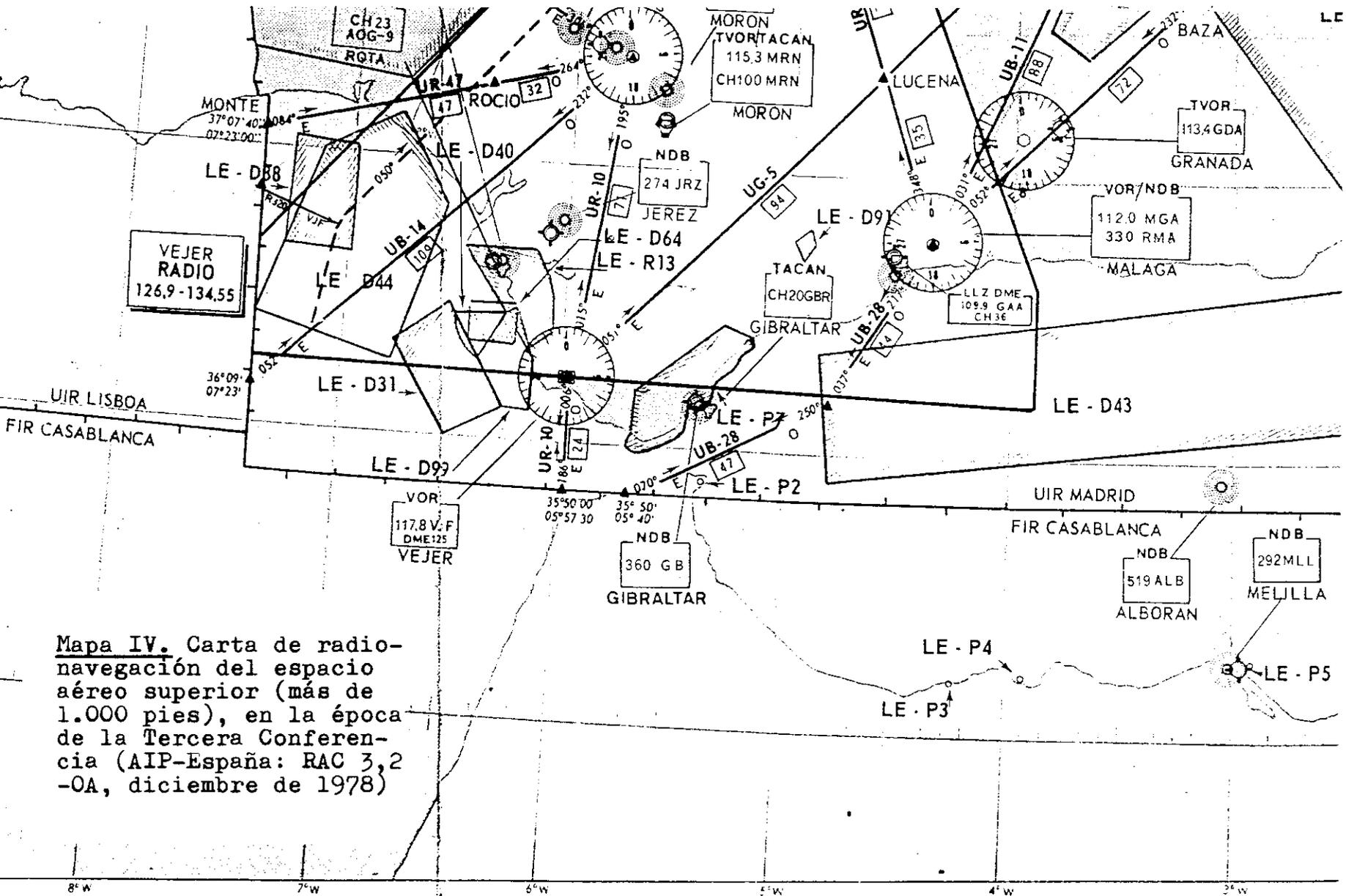


Mapa II. Delimitación del mar territorial entre España y Marruecos (artículo 15 de la Convención de 1982)

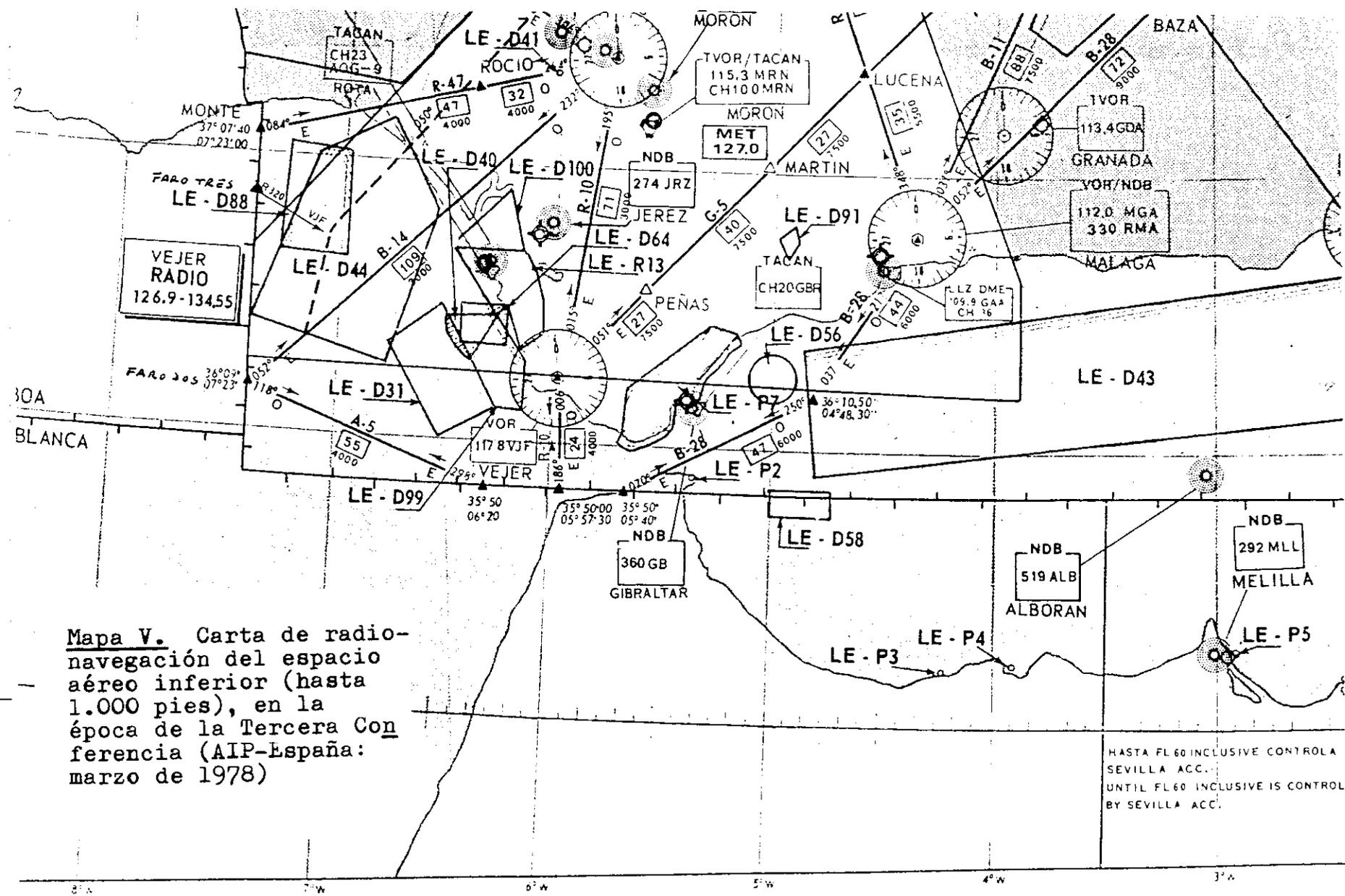


From H. O. 572041, 37th Edition, October 1970. Source of Data: Office of the Geographer, Department of State.

Mapa III. Delimitación del mar territorial en el Estrecho de Gibraltar, según la Oficina del Geógrafo del Departamento de Estado de los Estados Unidos (H.O. 572041, 37ª edición, octubre de 1970): obsérvese la atribución de aguas jurisdiccionales a Gibraltar



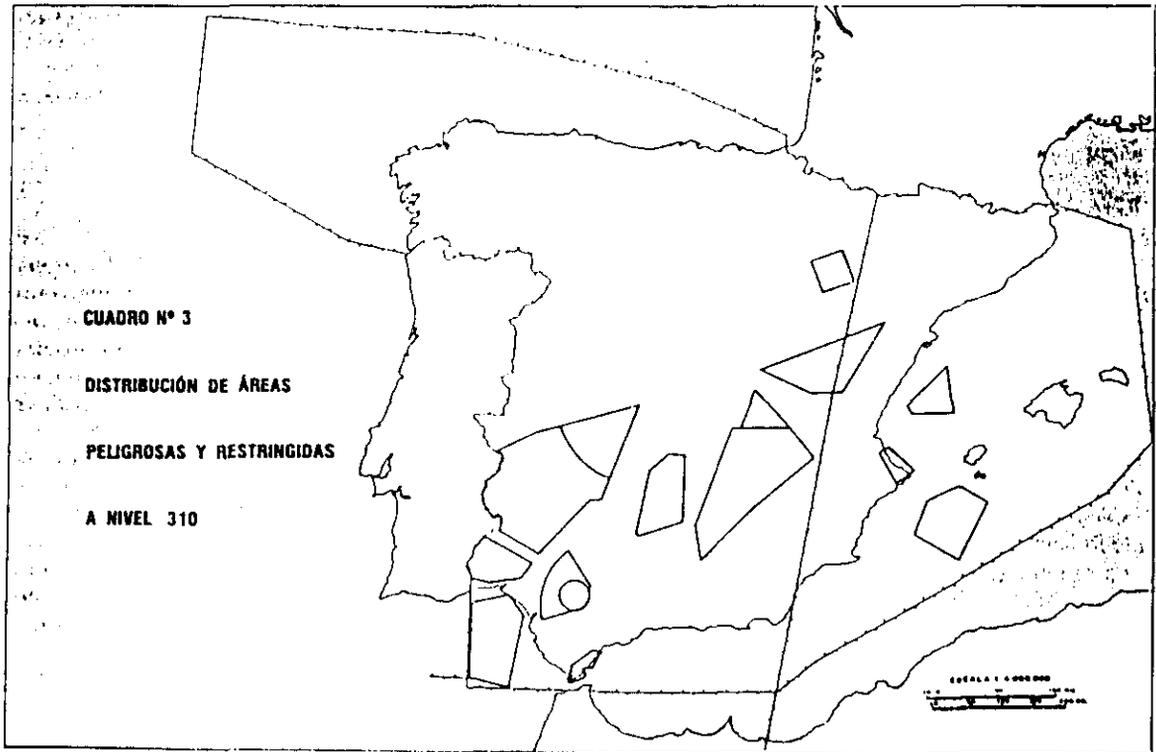
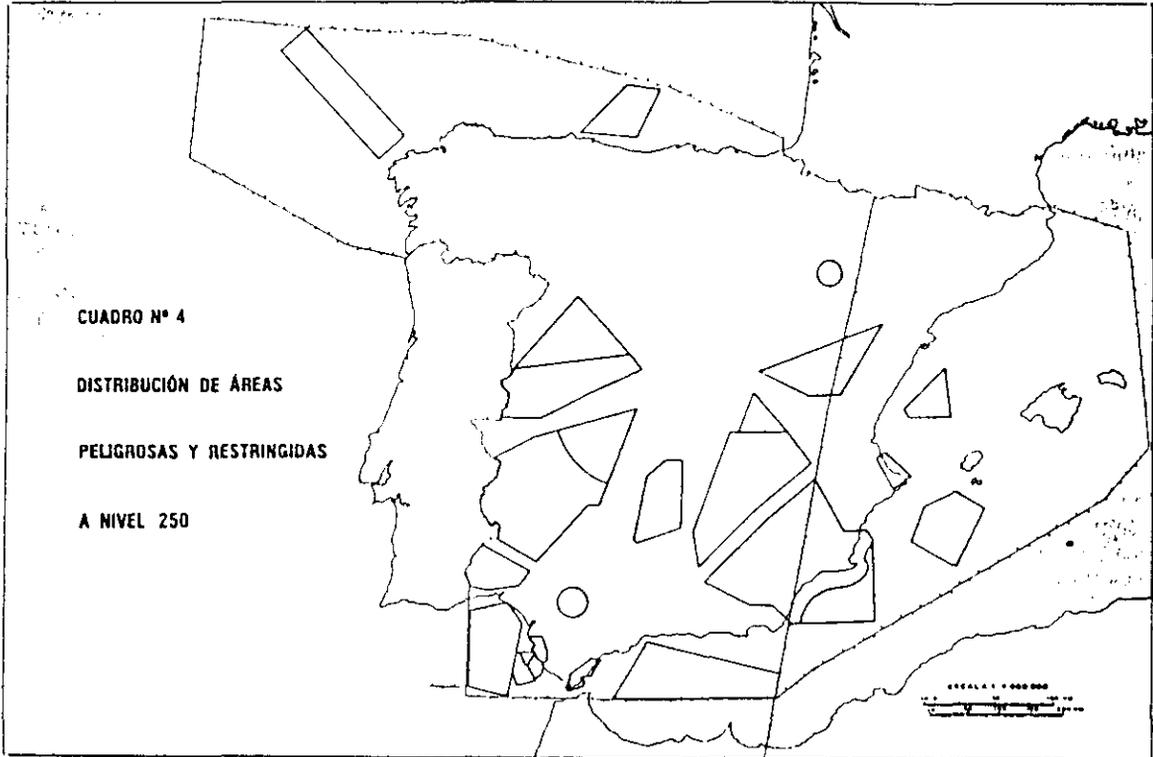
Mapa IV. Carta de radio-navegación del espacio aéreo superior (más de 1.000 pies), en la época de la Tercera Conferencia (AIP-España: RAC 3,2 -OA, diciembre de 1978)



Mapa V. Carta de radio-navegación del espacio aéreo inferior (hasta 1.000 pies), en la época de la Tercera Conferencia (AIP-España: marzo de 1978)

HASTA FL 60 INCLUSIVE CONTROLA SEVILLA ACC.
 UNTIL FL 60 INCLUSIVE IS CONTROL BY SEVILLA ACC.

Mapa VI. Zonas peligrosas y restringidas en el espacio aéreo actualmente controlado por España (Revista de Aeronáutica y Astronáutica, mayo de 1991)



BIBLIOGRAFIA

La presente bibliografía comprende libros y artículos directamente relacionados con el tema de los estrechos utilizados para la navegación internacional o, más específicamente, con su sobrevuelo, y algunas útiles obras de referencia. No incluye en cambio obras jurídicas de carácter general o sobre cuestiones simplemente conexas, ni la documentación de Organizaciones internacionales, que se citan, como notas, al final de cada capítulo.

1. Estrechos utilizados para la navegación internacional

1.1 Libros

ABDALLAH, S.A.R. le Prince M.: Les nouvelles règles du droit international de la mer et leur application au Maroc, París 1981.

ABREVAYA, J.: La Conférence de Montreux et le régime des Détroits (Tesis), París 1937.

ADAMOV, E.A.: Konstantinopoly i prolivy, Moscú 1925.

ALAMO, J. del: Gibraltar ante la Historia de España, Madrid 1942.

ALEXANDER, L.M.: Navigational Restrictions within the New LOS Context: Geographical Implications for the United States, Peace Dale (Rhode Island) 1986.

ALEXANDERSSON, G.: The Baltic Straits, La Haya / Boston / Londres 1982.

ALFORD, J.: Sea Power and Influence: Old Issues and New Challenges, Nueva Jersey 1980.

AMIN, S.H.: International and Legal Problems of the Gulf, Wisbech (Cambridgeshire) 1981.

ANCHIERI, E.: Costantinopoli e gli stretti nella politica russa ed europea (Dal trattato di Qüciük Rainarqi alla Convenzione di Montreux), Milán 1948.

Anónimo: Otkrytoe more; mezhdunarodnye prolivy; arjipelazhnye vody, Moscú 1988.

Anónimo: NATO Advanced Research Workshop on the Physical Oceanography of Sea Straits, Dordrecht/Boston 1990.

BABBAGE, R.: The Strategic Significance of Torres Strait, Camberra 1990.

BARABOLYA, P.D., IVANASCHENKO, L.A. y KOLESNIC, D.N.: Mezhdunarodno-pravovoi rezhim vazhneishij prolivov i kanalov, Moscú 1965.

BAXTER, R.R. (y TRISKA, J.F.): The Law of International Waterways, with Particular Regard to Interoceanic Canals. Cambridge (Massachusetts) 1964.

BLOOMFIELD, L.M.: Egypt, Israel and the Gulf of Aqaba in International Law, Toronto 1957.

BOOTH, K.: Law, Force and Diplomacy at Sea, Londres 1985.

BORDEJE, F.F.: Vicisitudes de una política naval, Madrid 1978.

BOUCHEZ, L.J. y KAIJEN, L. (recop.): The Future of the Law of the Sea, La Haya 1973.

BREMOY, G.: La Conférence de Montreux et le nouveau régime des Détroits, París 1939.

BRUEL, E.: Die dänische Beltsperrre 1914-1918 und ihre völkerrechtliche Berechtigung, Leipzig 1938.

BRUEL, E.: International Straits: A Treatise on International Law, 2 vols., Cambridge / Londres 1947.

BUTLER, W.E.: The Soviet Union and the Law of the Sea, Baltimore 1971.

BUTLER, W.E.: Northeast Arctic Passage, Alphen aan den Rijn 1978.

CHUNG, Y.: Legal Problems Involved in the Corfu Channel Incident, Ginebra 1959.

CHURCHILL, R.R. y LOWE, A.V.: The Law of the Sea, Manchester 1988, págs. 81 y sigts.

CHURCHILL, R., SIMMONDS, K.R. y NORDQUIST, M.: New Directions in the Law of the Sea, Dobbs Ferry (Nueva York) 1973 y 1975.

CUYVERS, L.: The Strait of Dover, Dordrecht / Boston 1986.

DEATON, J.P.: The Significance of International Straits to Soviet Naval Operations (Tesis), Monterrey (California) 1975.

DeROCHER, F.G.: Freedom of Passage through International Straits: Community Interest amidst Present Controversy, Universidad de Miami (Florida), 1972.

DEUTSCH, R.: Die Entstehung des Meerengenvertrages von Montreux, 1936, Bucarest 1971.

DE VISSCHER, CH.: Le régime nouveau des détroits, Bruselas 1982. DJONKER, M.C.: Le Bosphore et les Dardanelles: Les conventions des Détroits de Lausanne (1923) et Montreux (1936) (Tesis), Lausana 1938.

DRANOV, B.A.: Chernomorskie proliivy: Mezhdunarodno-pravovoi rezhim, Moscú 1948.

EISEMEN, H. Der Streit um Gibraltar, Colonia 1974.

EL YAMANI, A.: Le régime juridique des détroits arabes, Bab el Mandeb, Tiran, Ormuz (Tesis), Universidad de Lyon, 1972.

ERKIN, F.C.: Les relations turco-soviétiques et la question des Détroits, Ankara 1968.

ESCUDERO GUZMAN, J.: Situación jurídica internacional de las aguas del Estrecho de Magallanes, Santiago de Chile 1929.

FUAD, A.: La question des détroits: ses origins, son évolution, sa solution à la Conference de Lausanne, Paris 1928.

GARRATT, G.T.: Gibraltar and the Mediterranean, Londres 1939.

GARSHKOV, S.G.: Red Star Rising at Sea, Annapolis 1974.

HANKS, R.J.: The Unnoticed Challenge: Soviet Maritime Strategy and the Global Choke Points, Cambridge

(Massachusetts) 1980.

HANNA, W.A.: Nationalizing the Straits of Malacca, American Universities Field Staff: Reports, Southeast Asia Series, vol. 21, núm. 8, Hanover (Nueva Hampshire), 1973.

"HISPANUS": El Estrecho de Gibraltar, Madrid 1953.

HOLLICK, A.: US Foreign Policy and the Law of the Sea, Nueva Jersey 1981.

HOLLICK, A. y OSGOOD, R.E.: New Era of Ocean Politics, Baltimore 1974.

HOWARD, H.N.: The Problem of the Turkish Straits, Washington (DC) 1947.

HOWARD, H.N.: Turkey, the Straits and U.S. Policy, Baltimore (Maryland) / Londres 1974.

IBÁÑEZ DE IBERO, C.: España en el Estrecho de Gibraltar: La empresa del túnel submarino y sus nuevas orientaciones, Madrid 1958.

IBÁÑEZ DE IBERO, C.: El túnel del Estrecho de Gibraltar: Presente y porvenir de la empresa, Madrid 1956.

JAAFAR, A.B. y VAN DYKE, J.M. (recop.): The Changing legal Status of the Malacca and Singapore Straits, Law of the Sea Institute, Honolulu 1984.

JAMES, TH.: The History of the Herculean Straits, now called the Straits of Gibraltar, Londres 1771.

JESSEN, O.: Die Strasse von Gibraltar, Berlín 1927.

JUDA, L.: The United States without the Law of the Sea Treaty: Opportunities and Costs, Wakefield (Rhode Island) 1983.

KALINKIN, G.F.: Rezhim morskij prostranstv, Moscú 1981.

KARASHIN, M.: Depuis le Traité de Montreux: la question des Détroits (Tesis), París 1951.

KASSIMOFF, K.: La Russie et les Détroits (Tesis), Lagny 1926.

KILIAN, W.: Neue Tendenzen zur Einengung der Meeresfreiheit (Tesis), Heidelberg 1965.

KINDER, K.-H.: Die völkerrechtliche Stellung der Dardanellen und des Schwarzen Meeres im Wandel der Geschichte (Tesis), Erlangen 1949.

KISH, J.: The Law of International Spaces, Leiden 1973.

KOH, K.-L.: Contemporary Issues relating to Straits used for International Navigation, Ginebra 1980.

KOH, K.-L.: Straits used in International Navigation, Londres / Nueva York 1982.

KOH, K.-L.: Straits in International Navigation: Contemporary Issues, Londres / Roma / Nueva York 1982.

LACLETA, J.J., PASTOR, J.A. e YTURRIAGA, J.A. DE: La III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Madrid 1978.

LAPIDOTH, R.: Freedom of Navigation, with Special Reference to International Waterways in the Middle East, Jerusalén 1975.

LAPIDOTH, R.: Les détroits en droit international, París 1972.

LAPIDOTH-ESCHELBACHER, R.: The Red Sea and the Gulf of Aden, Alphen aan den Rijn 1982.

LAPRADELLE, A. de la, y otros: Constantinople et les Détroits (Documents secrets de l'ancien Ministère des Affaires Etrangères de Russie), 2 vols., París 1930.

LARSON, D.L. (recop.): Major Issues of the Law of the Sea, Durham 1976.

LAUN, R.: Die Internationalisierung der Meerengen und Kanäle, La Haya 1918.

LAURIA, F.: Il regime giuridico delle baie e dei golfi, Nápoles 1970.

LAZAREV, M.I. y SPERANSKAYA, L.V.: Ojean, Teknika, Pravo, Moscú 1972.

LAY, S.H., CHURCHILL, R. y NORDQUIST, M.: New Directions in the Law of the Sea, Dobbs Ferry (Nueva York) 1973.

LEIFER, M.: Malacca, Singapore, and Indonesia, Alphen aan den Rijn 1978.

LEE, Y.L.: Southeast Asia and the Law of the Sea: Some Preliminary Observations on the Political Geography of Southeast Asian Sea, Singapur 1978.

LEIFER, M.: Malacca, Singapore and Indonesia, Alphen aan den Rijn 1978.

LESLIE, G.: The Eagle Spreads His Claws: A History of the Corfu Channel Dispute and of Albania's Relations with the West, 1945-1965, Edimburgo / Londres, 1966.

LOGARAJ, N.: Freedom of Passage in the Straits of Malacca in the Context of International Law, with Particular Reference to the Problems of Navigational Safety and Environmental Security, Manila 1978.

LOPATIN, M.L.: Mezhdunarodnye prolivy i kanaly, Moscú 1985.

LOZE, M.: La question des détroits, París 1908.

MCDONALD, C.C.: Iran, Saudi Arabia and the Law of the Sea: Political Interaction and Legal Development in the Persian Gulf, Westport (Connecticut) 1980.

MCDUGAL, M. y BURKE, W.T.: The Public Order of the Oceans: Contemporary Law of the Sea, New Haven (Connecticut) 1962.

MENDOZA, C.: El paso a través del Estrecho de Gibraltar, Madrid 1919.

MILLER, A.F.: Turtsiya i problema prolivov, Moscú 1947.

MORF, J.: Die Dardanellenfrage an der Konferenz von Montreux, Berna / Francfort del Meno / Las Vegas (California) 1977.

MORGAN, P.: International Waterways, Nueva York 1920.

MORRIS, M.A.: The Strait of Magellan, Dordrecht / Boston / Londres 1989.

MOVCHAN, A.P. y IANKOV, A. (recop.): Otkrytoe more: Mezhdunaronye prolivy, arhipelazhnye vody, Moscú 1988.

MÜNCH, W.: Die Regime internationaler Meerengen vor dem Hintergrund der Dritten UN-Seerechtkonferenz, Berlín 1982.

NORDQUIST, M.H. y otros (recop.): United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary, vol. I, Dordrecht 1985.

O'CONNELL, D.P.: The International Law of the Sea, vol. I, Oxford 1984, págs. 299 y sigts.

ODA, SH.: The International Law of Ocean Developments, Leiden 1972.

OSGOOD, R.W. y otros: Military Implications of the New Ocean Politics, Londres 1976.

OSGOOD, R.W.: Toward a National Ocean Policy, 1976 and Beyond, Washington (DC) 1976.

PAK, CH.-Y.: The Korean Straits, Dordrecht / Boston 1988.

PHARAND, D.: Canada's Arctic Waters in International Law, Nueva York 1988.

PHARAND, D.: The Law of the Sea of the Arctic with Special Reference to Canada, Ottawa 1973.

PHARAND, D. y LEGAULT, L.H.: The Northwest Passage: Arctic Straits, Dordrecht/Boston (Massachusetts) 1984.

PHILLIPSON, C. y BUXTON, N.: The Question of the Bosphorus and Dardanelles, Londres 1917.

POCH, A. y otros: La actual revisión del Derecho del Mar: ua perspectiva española, 2 vols., Madrid 1975.

POLONKA, P.: Ocean Politics in Southeast Asia, Singapur 1978.

POPOUKTCHIEVA, M.: La politique de la Russie à l'égard des détroits, Ginebra 1944.

POPOV, G.I.: Pleitstotsen Chernomorsko-kaspiiskij prolivov, Moscú 1983.

PORTER, P.A.: The Gulf of Aqaba, an International Waterway: Its Significance to International Trade, Washington (DC) 1957.

RABBATH, E.: Mer Rouge et Golfe d'Aqaba dans l'evolution du droit international, Beirut 1965.

RAMAZANI, R.K.: The Persian Gulf and the Strait of Hormuz, Alphen aan den Rijn 1979.

RIQUELME CORTADO, R.: España ante la Convención sobre el Derecho del Mar: Las declaraciones formuladas, Murcia 1990.

ROZAKIS, Ch. y STAGOS, P.: The Turkish Straits, Dordrecht 1987.

SAVIDIS, X.: Le régime des détroits, Bosphore et Dardanelles, París 1951.

SCHLESINGER, N.: Le nouveau régime des Détroits (Tesis), París 1926.

SEBEK, V. : The Eastern States and the Development of the Law of the Sea, Dobbs Ferry (Nueva York), 1977.

SEN-GUPTA, BH., POULOSE, T.T y BHATIA, H.: The Malacca Straits and the Indian Ocean: A Study of the Strategic and Legal Aspects of a Controversial Sea-Lane, Delhi 1974.

SHAW, K.E. y THOMPSON, G.K.: The Straits of Malacca: In Relation to the Problems of the Indian and Pacific Oceans, Singapur 1973.

SHOTWELL, J.T. y DEAK, F.: Turkey at the Straits: A Short History, Nueva York 1940.

SIMPSON, B.M.: War, Strategy and Maritime Power, Nueva Brunswick 1977.

SMITH, G.: Restricting the Concept of the Free Seas: A Modern Maritime Law Re-evaluated, Nueva York 1980.

SMITH, W.: Strategic Quality of International Straits (Tesis), Universidad de Rhode Island 1973.

SOLDOVNIKOFF, P.: La navigation maritime dans la doctrine et la pratique soviétiques, París 1980.

STEINHOFF, J.: The Straits of Messina, Londres 1971.

TAPLAMACIOGLU, M.: Regímenes de los estrechos del Bósforo y de los Dardanelos, Ankara 1954.

TCHIRKOVITCH, I.: La question de la révision de la Convention de Montreux concernant le régime des détroits turcs: Bosphore et Dardanelles (avec le texte de la Convention), París 1952.

TOSCANO, M.: La conferenza di Montreux e la nuova convenzione degli Stretti, Milán 1938.

TRUVER, S.C.: The Strait of Gibraltar and the Mediterranean, Alphen aan den Rijn 1980.

VALI, F. A.: The Turkish Straits and NATO, Stanford (California) 1972.

VALI, F.A.: Politics of the Indian Ocean Region: The Balances of Power, Londres 1976.

VAN DYKE, J.M.: Consensus and Confrontation, Honolulu 1985.

VERTZBERGER, Y.: The Malacca-Singapore Straits: The Suez of South-East Asia, Singapur 1982.

WARSAMY, G.H.: La Convention des Détroits: Montreux 1936, Paris 1937.

YTURRIAGA, J.A. de: Straits used for International Navigation, Dordrecht / Boston / Londres 1991.

1.2 Artículos

ABIR, M.: "Sharm al-Sheikh - Bab al-Mandeb: The Strategic Balance and Israel Southern Approaches", Jerusalem Papers on Peace Problems, núm. 5, 1974.

AKAHA, Ts.: "Internalizing International Law: Japan and the Regime of Navigation under the UN Convention on the Law of the Sea", Ocean Development and International Law, vol. 20, 1989, págs. 113 y sigts.

ALTMAN, V.V.: "Rezhim Chernomorskij prolivov, ustanovlennyi konferentsiei v Montre, proisjodivshei s 22 iyunya po 22 iyulya 1936g.", en IZ istorii rabochego klassa i revolyutsionnogo dvizheniya, Moscú 1958, págs. 498 y sigts.

ALEXANDER, L.M.: "Coastal States Competence to Regulate Traffic in Straits and Other Areas near their Coasts vs. World Community Needs to maximize Vessels Mobility", en ALEXANDER, L.M y CLINGAN (Jr.), Th.A. (recop.): Hazards of Maritime Transit, Cambridge (Massachusetts) 1973, págs. 1 y sigts.

ALEXANDER, L.M.: "Indices of National Interests in the Oceans", Ocean Development and International Law, vol. 1, 1973, págs. 22 y sigts.

ALEXANDER, L.M.: "Uncertainties in the Aftermath of UNCLOS III: The Case for Navigational Freedoms", Ocean Development and International Law, vol. 18, núm. 3, 1987, págs. 333 y sigts.

ALEXANDER, L.M.: "Exceptions to the Transit Passage Regime: Straits with Routes of 'Similar Convenience'", Ocean Development and International Law, vol. 18, núm. 4, 1987, págs. 479 y sigts.

ALLEN, Major R.C.: "Seguridad regional en el Golfo Pérsico:", Military Review (edición en español), marzo-abril de 1984, págs. 69 y sigts.

AMIN, S.H.: "The Regime of International Straits: Legal Implications for the Strait of Hormuz", Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 12, núm. 3, abril de 1981, págs. 387 y sigts.

ANAND, R.P.: "'Tyranny' of the Freedom-of-the-Sea Doctrine", International Studies, vol. 12, julio-septiembre de 1973, págs. 416 y sigts.

ANAND, R.P.: "Freedom of Navigation through Territorial Waters and International Straits", Indian Journal of International Law, vol. 14, abril-junio de 1974, págs. 169 y sigts.

ANAND, R.P.: "Freedom of Navigation through Territorial Waters and International Straits", American Journal of International Law, vol. 14, 1974, págs. 169 y sigts.

ANAND, R.P.: "Freedom of Navigation through Territorial Waters and International Straits", en STUIER, A. (recop.): Seerechtskonferenz und Dritte Welt (Positionen - Konzeptionen - Kontroversen), Munich / Londres 1980, págs. 386 y sigts.

ANASHKIN, V.M.: "Svoboda sudojostva v mezhdunarodnyj prolivaj i problema shiriny territorialnyj vod", Morskoe pravo, núm. 188, 1974, págs. 115 y sigts.

ANCHIERI, E.: "Convenzione sugli Stretti", Novissimo Digesto Italiano, vol. 28, 1971, págs. 547 y sigts.

ANDERSON, E.W.: "Dire Straits", Journal of Defense & Diplomacy, vol. 3, agosto de 1985, págs. 16 y sigts.

ANDERSON, Th.D.: "Geographic Limitations in the Movement of Deep-draught Tankers between the Indian and the Pacific Oceans", Ocean Development and International Law, vol. 10, núm. 1-2, 1981, págs. 113 y sigts.

ANDREW, D.: "Archipelagos and the Law of the Sea: Island Straits States or Island-Studded Sea Space?", Marine Policy, vol. 2, núm. 1, 1978, págs. 46 y sigts.

Anónimo: "The Aqaba Question in International Law", Revue Egyptienne de Droit International, vol. 13, 1957, págs. 86 y sigts.

Anónimo: "The Gulf of Aqaba and the Suez Canal Convention", Revue Egyptienne de Droit International, vol. 13, 1957, págs. 111 y sigts.

Anónimo: "Le problème du Golfe d'Akaba et du Détroit de Tiran", Revue Egyptienne de Droit International, núm. 23, 1967, págs. 21 y sigts.

Anónimo: "Free Transit in Territorial Straits" Jurisdiction on an Even Keel?", California Western International Law Journal, vol. 3, 1973, pág. 375 y sigts.

Anónimo: "Passage through International Straits: Free or Innocent? The Interests at Stake", San Diego Law Review, vol. 11, 1974, págs. 815 y sigts.

Anónimo: "Le droit de la mer et les détroits internationaux", en IFREMER: La mer - Hommes - Richesses et enjeux, París 1989.

AZCARRAGA, J.L.: "El túnel submarino del Estrecho de Gibraltar y el Derecho Internacional", en Estudios de Derecho Internacional (Homenaje al Profesor Camilo Barcia Trelles), Santiago de Compostela 1958, págs. 251 y sigts.

AZCARRAGA, J.L.: "El paso de buques de guerra por los estrechos turcos", REDI, vol. XXII, núm. 1, 1969, págs. 107 y sigts.

AZCARRAGA, J.L.: "Las aguas españolas de Gibraltar: La Bahía de Algeciras a la luz del Derecho Internacional", en "Liber amicorum" en homenaje al Profesor Doctor Sela Sampil, vol. 2, Oviedo 1970.

BARABOLYA, P.D.: "Vazhneishie mezhdunarodnye prolivy", en LAZAREV, M.I. (recop.): Sovremennoe mezhdunarodnoe morskoe pravo, Moscú 1974, págs. 191 y sigts.

BARABOLYA, P.D.: "Problems in the Use of International Straits", en LAZAREV, M.I. y SPERANSKAYA, L.V. (recop.): Ocean, Technology, Law, Springfield (Virginia), 1975, págs. 4 y sigts.

BARABOLYA, P.D.: "Problema mezhdunarodnyx prolivov", en Sovetskoe gosudarstvo i mezhdunarodnoe morskoe pravo, Moscú 1977, págs. 19 y sigts.

BARABOLYA, P.D. y UZUNOVYM, D.: "Problema mezhdunarodnyj prolivov na III konferentsii OON po morskomu pravu", Morskoi Sbornik, vol. 88, 1977, págs. 85 y sigts.

BAXTER, R.R.: "Passage of Ships through International Waterways in Time of War", British Yearbook of International Law, vol. 31, 1954, págs. 187 y sigts.

BEESELEY, A.: "Some Unresolved Issues on the Law of the Sea", Natural Resources Law, núm. 4, 1971.

BELL, J.B.: "Bab el-Mandeb: Strategic Trouble Spot", Orbis, núm. 16, 1973, págs. 975 y sigts.

BENJELLOUN, D.: "Aspectos jurídicos del enlace fijo a través del estrecho de Gibraltar", (Coordinadora de Intelectuales Españoles y Marroquíes), Madrid 1983.

BENTZIEN, J.F.: "Die Regelung der Militär- und Zivilluftfahrt im Friedenvertrag zwischen der Arabischen Republik Ägypten und dem Staat Israel vom 26. März 1979", Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht, vol. 29, núm. 1, 1980, págs. 21 y sigts.

BERNHARDT, R.: "Korfu-Kanal-Fall", en SCHLOCHAUER, H.-J.: Wörterbuch des Völkerrechts, Berlín 1961, vol. II, págs. 313 y sigts.

BÖHRINGER, K.-H.: "On Sale: Die Freiheit der Meere: Bemerkungen zur 3 Seerechtskonferenz", Neue Zeitschrift für Wehrrecht 1977, págs. 201 y sigts.

BORDUNOV, V.D.: "The Right of Transit Passage under the 1982 Convention", Marine Policy, vol. 12, julio de 1988, págs. 219 y sigts.

BORN, W.-R.: "Die Meerengenkonvention von Montreux und die russische Schwarzmeerflotte im östlichen Mittelmeer", Neue Zeitschrift für Wehrrecht, núm. 19, 1977, págs. 14 y sigts.

BOWETT, D.W.: "The Military Implications of the Changing Law of the Sea", en LSI Annual Conference, vol. 12, 1978.

BREVERN, H. von: "Freie Durchfahrt durch Meerengen: Ein Zentralproblem der Seerechtskonferenz: Stellungnahme des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht", Hansa, vol. 112, núm. 5, 1975, págs. 315 y sigts.

BRITTIN, B.H.: "Strategic Seabed Minerals and Freedom of Navigation", United States Naval Institute Proceedings, diciembre de 1981, págs. 128 y sigts.

BROCK, J.R.: "Threats to Freedom of Navigation, with Special Reference to Unilateral Coastal State Claims as Well as Certain High Seas Action", JAG Journal, vol. 24, núm. 3, 1969-1970, págs. 75 y sigts.

BROOKE, M.: "Bosphorus: With One Key Opens and Closes Two Worlds, Two Seas", Oceans, vol. 18, enero de 1977, págs. 40 y sigts.

BRÜEL, E.: "Les détroits danois au point de vue dudroit international", Recueil des Cours de l'Académie de Droit International, vol. 55, 1936-I, págs. 595 y sigts.

BRÜEL, E.: "Some Observations on Two of the Statements Concerning the Legal Position on International Straits", en CONSTANTOPOULOS, D.S. y WEHBERG, H. (recop.): Gegenwartsprobleme des internationalen Rechts und der Rechtsphilosophie (Festschrift für Rudolf Laun), Hamburgo 1953, págs. 259 y sigts.

BURKE, W.T.: "Who Goes Where: When and How" International Law of the Sea for Transportation", International Organization, vol. 31, núm. 2, 1977, págs. 267 y sigts.

BURKE, W.T.: "Submerged Passage through Straits: Interpretations of the Proposed Law of the Sea Treaty Text", Washington Law Review, vol. 52, 1977, págs. 193 y sigts.

BURKE, W.T.: "Contemporary Law of the Sea: Transportation, Communication and Flight", Yale Studies in World Public Order, 1976, núm. 2, págs. 184 y sigts.

BURKE, W.T. y DeLEO, D.A.: "Innocent Passage and Transit Passage in the United Nations Convention on the Law of the Sea", Yale Studies in World Public Order, vol. 9, primavera de 1983, págs. 389 y sigts.

BURMESTER, H.: "The Torres Strait Treaty: Ocean Boundary Delimitation by Agreement", American Journal of International Law, núm. 76, 1982, págs. 321 y sigts.

BUTLER, W.E.: "Soviet Concepts of Innocent Passage", Harvard International Law Club Journal, vol. 7, 1965, págs. 113 y sigts.

BUTLER, W.E.: "Soviet Maritime Policy in Legal Perspective", The World Today, vol. 28, 1972, págs. 193 y sigts.

BUZAN, B.: "The Status and Future of the Montreux

Convention", Survival, vol. 18, 1976, págs. 242 y sigts.

CABLE, J.: "Gunboat Diplomacy, Political Applications of Limited Naval Force", Studies in International Security 16, Londres 1971.

CAMINOS, H.: "The Legal Regime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea", Recueil des Cours de la Académie de Droit International, núm. 205, 1987.

CARROLL (Jr.), E.J.: "Black Day on the Black Sea", Arms Control Today, vol. 18, mayo de 1988, págs. 14 y sigts.

CARTER, J.: "The Outlook for the Territorial Sea and Navigation through Straits on the High Seas", Marine Technology Society: Law of the Sea Reports, 1971, Washington (DC) 1972, págs. 135 y sigts.

CATALUCCIO, F.: "La questione degli stretti: Studio storico-diplomatico", Istituto per gli studi di politica internazionale (Milán): Problemi del giorno, núm. 16, 1936-XIV.

CELOFSEN, P.D.: "Third United Nations Conference on the Law of the Sea: Passage through Straits used for International Navigation", Comparative International Law Journal of Southern Africa, vol. VIII, núm. 3, noviembre de 1975, págs. 367 y sigts.

CERVERA PERY, J.R.: "El Estrecho de Gibraltar y su estatuto jurídico", Revista General de Marina, mayo de 1983, págs. 1 y sigts.

CLARKE, D.: "The Tbilisi and the Montreux Convention", Munich Radio Free Europe, Munich 1988.

CLINGAN (Jr.), Th.A.: "Freedom of Navigation in a Post-UNCLOS III Environment", Law and Contemporary Problems, vol. 46, 1983, págs. 107 y sigts.

COLLIARD, C.A.: "La convention de Montreux: Nouvelle solution du problème des détroits", Revue de Droit International, vol. XVIII, 1936, págs. 121 y sigts.

CUNDICK, R.P.: "International Straits: The Right of Access", Georgia Journal of International & Comparative Law, vol. 5, núm. 1, 1975, págs. 107 y sigts.

DADDISH (Jr.), Lt. M.R.: "The Right of Passage by Warships

through International Straits", Judge Advocate General Journal, vol. 24, diciembre de 1969-enero de 1970, págs. 79 y sigts.

D'AMATO, A.: "An Alternative to the Law of the Sea Covention", AJIL, vol. 77, 1983, págs. 281 y sigts.

DANSEYAR, A.E.: "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, vol. 5, núm. 1, invierno de 1982, págs. 127 y sigts.

DANUSAPUTRO, M.: "Elements of an Environmental Policy and Navigational Scheme for Southeast Asia, with Special Reference to the Straits of Malacca", en Regionalization of the Law of the Sea: Proceedings, Law of the Sea Institute, Eleventh Annual Conference, November 14-17, Padjadjaran 1977, Cambridge (Massachusetts) 1978, págs. 171 y sigts.

DARBY, J.J.: "The Soviet Doctrine of the Closed Sea", San Diego Law Review, vol. 23, mayo-junio de 1986, págs. 685 y sigts.

DARMAN, R.G.: "The Law of the Sea: Rethinking U.S. Interests", Foreign Affairs, vol. 56, núm. 2, 1978, págs. 373 y sigts.

DAS, C.V. y PRADHAN, V.P.: "Oil Discovery and Technical Change in Southeast Asia: Some International Law Problems Regarding the Straits of Malacca", Institute of Southeast Asian Studies (Singapur): Field Report Series, núm. 5, Singapur 1973.

DEAN, A.H.: "Freedom of the Seas", Foreign Affairs, vol. 37, núm. 1, 1958, págs. 83 y sigts.

DEAN, A.H.: "The Second Geneva Conference on the Law of the Sea: The Fight for Freedom of the Seas", American Journal of International Law, vol. 54, 1960, págs. 751 y sigts.

DEDDISH (Jr.), M.R.: "The Right of Passage by Warships through International Straits", Judge Advocate General Journal, vol. 24, núm. 3, diciembre de 1969 - enero de 1970, págs. 79 y sigts.

DE LACHARRIERE, G.: "La réforme du droit de la mer et le rôle de La Conférence des Nations Unies", Revue Generale de Droit International Public, 1980, págs. 216 y sigts.

DELUCA, A.R.: "Soviet-American Politics and the Turkish

Straits". Political Science Quarterly, vol. 92, otoño de 1977, págs. 503 y sigts.

DELUPIS, I.: "Passage through Water", en International Law and the Independent State, Epping, 1974, págs. 29 y sigts.

DeROCHER, F.G.: "Freedom of Passage through International Straits: Community Interests amidst Present Controversy", Universidad de Miami: Sea Grant Technical Bulletin, núm. 23, Coral Gables (Florida) 1972.

DE VISSCHER, CH.: "La nouvelle Convention des détroits. Montreux...", Revue de Droit International et de Législation Comparée, vol. XVII, 1936, págs. 700 y sigts.

DE VRIES-LENTSCH, P.: "The Right of Overflight over Strait States and Archipelago States: Developments and Prospects", Netherlands Yearbook of International Law, 1983, págs. 165 y sigts.

DJAMEHID, M.: "Du droit de passage dans le Détroit de Tiran", Revue Egyptienne de Droit International, vol. 30, 1974, págs. 28 y sigts.

DÖLL, B.: "Die Rechtslage des Golfes von Akaba", Jahrbuch für Internationales Recht, vol. 14, 1968, págs. 225 y sigts.

DRANOV, B.A.: "Rol mezhdunarodno-pravovogo rezhima Chernomorskiy prolivov v dele ukrepleniya mezhdunarodnoi bezopasnosti", en Uchenye zapiski Akademii obschestbennyj Nauk pri TSK VKP, Moscú 1949, págs. 92 y sigts.

DUGOSEVIC, D.: "Le régime des détroits qui servent à la navigation internationale à la Troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer" (en serbio-croata, con resumen en francés), Jugoslovenska revija za medunarodno pravo, vol. 26, 1979, págs. 68 y sigts.

DUPUY, R.J.: "Politiques nationales et système juridique issu de la 3ème Conférence", en Perspectives du droit de la mer à l'issue de la 3ème Conférence des Nations Unies, París 1984, 249 y sigts.

ECKERT, R.J.: "Straits of Tiran: Innocent Passage or an Endless War?", University of Miami Review, vol. 22, núm. 4, verano de 1968, págs. 873 y sigts.

EDMONDS, M.: "Gibraltar - Where Two Monologues do not make a Dialogue", Review of International Studies, vol. 7, octubre de 1981, págs. 217 y sigts.

EL BARADEI, M.: "The Egyptian-Israeli Peace Treaty and the Access to the Gulf of Akaba: A New Legal Regime.", American Journal of International Law, vol. 76, julio de 1982, págs. 532 y sigts.

ERENKOV, A. y MININ, V.L.: "Pravovoi rezhim nekotoryj prolivov Tijogo i Indiskogo okeanov", Morskoi sbornik, núm. 10, 1978, págs. 81 y sigts.

FAEGES, R.: "'The Kreml': A Challenge to Montreux Convention?", New York Radio Liberty Research, Nueva York 1984.

FARER, T. y CAPLOVITZ, P.: "Towards a New Law for the Seas: The Evolution of United States Policy", en ZACKLIN, R. (recop.): The Changing Law of the Sea: Western Hemisphere Perspectives, Leiden 1974, págs. 35 y sigts.

FEENEY, W.R.: "Strategic Aspects of the Emerging Law of the Sea and the Sino-Soviet Conflict", Asian Thought & Society, vol. 4, diciembre de 1979, págs. 326 y sigts.

FEENEY, W.R.: "Strategic Aspects of the emerging Law of the Sea and the Sino-Soviet Conflict", Asian Thought & Society, vol. 5, abril de 1980, págs. 21 y sigts.

FEENEY, W.R.: "Dispute Settlement, the emerging Law of the Sea and East Asian Maritime Boundary Conflicts", Asian Profile, vol. 8, diciembre de 1980, págs. 573 y sigts.

FIZMAURICE, Sir G.: "The Straits Convention of Montreux", British Yearbook of International Law, vol. 18, 1937, págs. 186 y sigts.

FLEISCHER, C.H.: "International Straits: A Key Issue at the Law of the Sea Conference", Environmental Policy Law, 1975, núm. 1, págs. 120 y sigts.

FLEMING, J.: "Customary International Law of the Sea: A New Dynamic", en CLINGAN (Jr.), Th.A. (recop.): Law of the Sea: State Practice in Zones of Special Jurisdiction, Honolulu 1982, págs. 489 y sigts.

FOWLE, Ph.: "The Montreux Convention as a Regional Arms Control Treaty: Negotiation and Practice", Military Review, vo. 45, octubre de 1981, págs. 121 y sigts.

FRANK, E.J.: "UNCLOS III and the Straits Passage Issue: The Maritime Powers' Perspective on Transit Passage", New York Law School Journal of International and Comparative Law, vol. 13, núm. 2, primavera de 1982, págs. 243 y sigts.

FROMAN, F.D.: "Kiev and the Montreux Convention: The Aircraft Carrier that became a Cruiser to squeeze through the Turkish Straits", San Diego Law Review, vol. 14, núm. 3, abril de 1977, págs. 523 y sigts.

GARCIA ARIAS, L.: "El Caso del Canal de Corfú: La excepción preliminar", REDI, vol. I, núm. 3, 1948, págs. 411 y sigts.

GARCIA ARIAS, L.: "El Caso del Canal de Corfú: La sentencia sobre el fondo", REDI, vol. II, núm. 3, 1949, págs. 531 y sigts.

GARDNER, J.M.: "The Red Sea Lights Agreement: Another Instance of International Cost Sharing", American Journal of International Law, núm. 69, 1975, págs. 129 y sigts.

GHOBASHI, O.Z.: "Tiran and Aqaba", Egyptian Economic and Political Review, vol. 5, enero de 1959, págs. 18 y sigts.

GINIEWSKI, P.: "L'Egypte a-t-elle le droit de controler le golfe d'Akaba?", Politique Etrangère, vol. 20, 1955, págs. 55 y sigts.

GIULIANO, M.: "Considerazioni e sviluppi in tema di passaggio inofensivo negli stretti", en Studi in onore di Manlio Udina, Milán 1975, págs. 331 y sigts.

GIULIANO, M.: "The Regime of Straits in General International Law", en Italian Yearbook of International Law, 1975, núm. 1, págs. 16 y sigts.

GÖTZ, H.N.: "'Belte", en SCHLOCHAUER, H.-J.: (recop.): Wörterbuch des Völkerrechts, vol. I, Berlín 1960, págs. 175 y sigts.

GONZALEZ CAMPOS, J.: "Navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos", en POCH, A. (recop.): La actual revisión del Derecho del Mar: Una perspectiva española, vol. I, parte 1ª, Madrid 1975, págs. 285 y sigts.

GUILLOD, R.: "Liberté des mers et défense", Défense Nationale, mayo de 1985.

GOY, R.: "Les sources du droit de la Convention: droit conventionnel et droit coutumier (Rapport général)", en Perspectives du droit de la mer à l'issue de la 3ème Conférence des Nations Unies, París 1984, págs. 3 y sigts.

GRAMMIG, P.J.: "The Yoron Jima Submarine Incident of August 1980: A Soviet Violation of the Law of the Sea", Harvard International Law Journal, vol. 22, núm. 2, primavera de

1981, págs. 331 y sigts.

GRANDISON, V.G. y MEYER, V.J.: "International Straits, Global Communications and the Evolving Law of the Sea", Vanderbilt Journal of Transnational Law, vol. 8, núm. 2, primavera de 1975, págs. 392 y sigts.

GREENWOOD T.: "Soviet Intimidation of the West: The Violation of the Montreux Convention", Global Affairs, vol. 3, otoño de 1988, págs. 50 y sigts.

GREGOIRE, J.A.: "The Montreux Convention... A perennial Soviet Ticket to the Mediterranean", United States Naval Institute Proceedings, vol. 103, julio de 1977, págs. 115 y sigts.

GRIFFIN, J.: "Impasse in Torres Strait", Australian Outlook, vol. 31, núm. 2, agosto de 1977, págs. 217 y sigts.

GRIGORYEV, T. y EFENDIEV, O.: "The Gibraltar Conflict", International Affairs (Moscú), octubre de 1969, págs. 86 y sigts.

GROSS, L.: "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, vol. 53, julio de 1959, págs. 564 y sigts.

GROSS, L.: "Passage through the Strait of Tiran and the Gulf of Aqaba", Law and Contemporary Problems, vol. 33, 1968, págs. 125 y sigts.

GRUNAWALT, R.J.: "United States Policy on International Straits", Ocean Development and International Law, vol. 18, núm. 4, julio-agosto de 1987, págs. 445 y sigts.

GUERRA, J.G.: "Les eaux territoriales, spécialement dans les détroits peu larges", Revue Générale de Droit International Public, 1924, págs. 232 y sigts.

GUILLAUME, G.: "Détroits internationaux et droit aérien", Annales de Droit Aérien et Spatial, vol. XV, 1990, págs. 75 y sigts.

HAILBRONNER, K.: "Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea", American Journal of International Law, vol. 77, 1983, págs. 490 y sigts.

HALKIOPOULOS, T.: "L'interference des règles du nouveau Droit de la Mer et du Droit de la Guerre", en DUPUY, R.-J.

y VIGNES, D. (recop.): Traité du Nouveau Droit de la Mer, París 1985, págs. 1.105 y sigts.

HAMMAND, M.B.W.: "The Right of Passage in the Gulf of Aqaba", Revue Egyptienne de Droit International, vol. 15, 1958, págs. 118 y sigts.

HARLOW, Rear Admiral B.A.: "UNCLOS III and Conflict Management in Straits", Ocean Development and International Law, vol. 15, núm. 2, septiembre de 1985, págs. 197 y sigts.

HARTWIG, B.: "Der israelisch-ägyptische Streit um den Golf von Akaba", Archiv des Völkerrechts, vol. 9, 1961/1962, págs. 27 y sigts.

HAWKINGS, W.R.: "Strategy and 'Freedom of Navigation'", National Intent, núm. 12, verano de 1988, págs. 48 y sigts.

HAZLETT, J.: "Strait Shooting", United States Naval Institute Proceedings, núm. 108, junio de 1982, págs. 70 y sigts.

HEINZEN, B.G.: "The Three-Mile Limit: Preserving the Freedom of the Seas", Stanford Law Review, núm. 11, 1959, págs. 629 y sigts.

HELM, H.G.: "Die türkischen Meerengen und die Ostsee-Eingänge", Nauticus, 1956, págs. 171 y sigts.

HILL, CH.E.: "Le régime international des détroits maritimes", Recueil des Cours de l'Académie de Droit International, vol. III, núm. 45, 1933, págs. 479 y sigts.

HO, KWON-PING: "The Strategic Straits", Insight, 1975, págs. 43 y sigts.

HOSTIE, J.F.: "The Corfu Channel Case and International Liability of States", en Liber amicorum of Congratulations zu A. Bagge, Estocolmo 1956, págs. 82 y sigts.

HOWARD, L.A.: "The Third United Nations Conference in the Law of the Sea and the Treaty/Custom Dichotomy", Texas International Law Journal, 1981, págs. 321 y sigts.

HUREWITZ, J.: "Russia and the Turkish Straits: Re-evaluation of the Origins of the Problem", World Politics, vol. 14, 1962, págs. 605 y sigts.

HUSSAIN, B.: "The Right of Passage through International Waterways: The Juridical Status of the Gulf of Aqaba and

the Straits of Tiran and the Right of Passage", The Indian Society of International Law, Proceedings of the Fifth Conference, Jan. 12-14, 68, Nueva Delhi 1968, págs. 103 y sigts.

HUSSAIN, I.: "A Comparative Study of the Japanese Policies towards Fisheries and Straits Question in UNCLOS III", Strategic Studies (Islamabad), vol. 7, núm. 3, primavera de 1984, págs. 70 y sigts.

IBANEZ DE IBERO, C.: "El túnel de Gibraltar en sus dos aspectos: mundial y nacional", Publicaciones de la Real Sociedad Geográfica, núm. 321-B, Madrid 1954.

JAAFAR, A.B.: "The Changing Legal Status of the Malacca and Singapore Straits", en VAN DYKE, J.M.: Consensus and Confrontation, Honolulu 1985.

JANIS, M.W.: "Dispute Settlement in the Law of the Sea Convention: The Military Activities Exception", Ocean Development and International Law Journal, vol. 4, núm. 1, 1977, págs. 51 y sigts.

JENISCH, U.: "Recent Law of the Sea Developments in the Baltic Sea", Aussenpolitik, vol. 38, núm. 4, 1987, págs. 352 y sigts.

JOHNSON, D.H.N.: "Some Legal Problems of International Waterways with Particular Reference to the Straits of Tiran and the Suez Canal", Modern Law Review, vol. 31, marzo de 1968, págs. 153 y sigts.

JONES, J.M.: "The Corfu Channel Case: Merits", British Yearbook of International Law, núm. 26, 1949, págs. 447 y sigts.

KEHDEN, M.: "Abschied von der Freiheit der Meere? Zu den Bemühungen der UNO um eine soziale Ordnung des ozeanischen Raumes", Vereinte Nationen, 1977, págs. 132 y sigts.

KEMP, J.: "International Waterways and Soviet Strategy", Journal of Social and Political Studies, núm. 2, invierno de 1977, págs. 277 y sigts.

KENNEDY, R.H.: "Breve estudio geográfico e hidrográfico de los estrechos que son rutas de navegación internacional", (Naciones Unidas: Documento A/CONF.13/6 y Add. 1, de 23 de octubre de 1957).

KHADDURI, M. y DIXON, H.: "Passage through International Waterways", en KHADDURI, M. (recop.): Major Middle Eastern

Problems in International Law, Washington (DC) 1972, págs. 78 y sigts.

KISSINGER, H.A.: "International Law, World Order and Human Progress", Department of State Press Release 4808, 11 de agosto de 1975.

KLIEMAN, A.S.: "Bab el-Mandeb: The Red Sea in Transition", Orbis, núm. 11, 1967, págs. 758 y sigts.

KNIGHT, H.G.: "The 1971 United States Proposal on the Breadth of the Territorial Sea and Passage through International Straits", Oregon Law Review, vol. 51, núm. 4, 1972, págs. 759 y sigts.

KNIGHT, H.G.: "Sea Law: The Appalling U.S. Concessions", The New York Times, 29 de abril de 1976.

KNIGHT, H.G.: "The Kiev and the Turkish Straits", American Journal of international Law, núm. 1, enero de 1977, págs. 125 y sigts.

KNIGHT, J.: "America's International Guarantees for the Straits: Prelude to the Truman Doctrine", Middle Eastern Studies, vol. 13, mayo de 1977, págs. 241 y sigts.

KNIGHT, H.G.: "The Law of the Sea and Naval Missions", United States Naval Institute Proceedings, núm. 103, junio de 1977, págs. 32 y sigts.

KRYLOV, S.B.: "Pravovoi rezhim Chernomorskij prolivov v uslovyaj vtoroi mirovoi voiny i v sovremennoi poslevoennoi obstanovke", Trudy Voenno-yuridicheskoi akademii Krasnoi Armii, vol. 6, Moscú 1947, págs. 78 y sigts.

KUMAR, C.K.: "International Waterways: Strategic International Straits", India Quarterly, vol. 14, núm. 1, enero-marzo de 1958, págs. 87 y sigts.

KURIBAYASHI, T.: "The Basic Structure of the New Regime of Passage through International Straits: An Emerging Trend in the Third UNCLOS and Japan's Situation", Japanese Annual of International Law, vol. 21, 1978, págs. 29 y sigts.

KWIATOKOWSKA-CZECHOWSKA, D.: "Legal Status of the Baltic Straits", Thesaurus Acroasium, vol. VII, 1977, págs. 525 y sigts.

LABROUSSE, H.: "Détroits stratégiques et pollution: Pas-de-Calais et Malacca", Défense Nationale, núm. 35, febrero de 1979, págs. 73 y sigts.

LABROUSSE. H.: "Les problèmes militaires du nouveau droit de la mer", Recueil des Cours de l'Académie de Droit International ("The Management of Humanity's Resources", Colloque, The Hague 29-31 Octobre 1981), Leiden 1982, págs. 307 y sigts.

LABROUSSE. H.: "Les détroits après la Convention", en Société française pour le droit international, Colloque de Rouen: Perspectives du droit de la mer à l'issue de la 3ème Conférence des Nations Unies, Paris 1984, págs. 100 y sigts.

LAPIDOTH, R.: "Le passage par le détroit de Tirane", Revue Générale de Droit International Public, vol. 73, enero-marzo de 1969, págs. 30 y sigts.

LAPIDOTH, R.: "Freedom of Navigation and the New Law of the Sea", Israel Law Review, vol. 10, núm. 4, 1975, págs. 465 y sigts.

LAPIDOTH, R.: "The reopened Suez Canal", Syracuse Journal of International Law and Commerce, vol. 4, núm. 1, verano de 1976, págs. 1 y sigts.

LAPIDOTH, R.: "Passage through the Strait of Bab Al-Mandeb", Israel Law Review, vol. 13, núm. 2, abril de 1978, págs. 180 y sigts.

LAPIDOTH, R.: "The Strait of Tiran, the Gulf of Aqaba, and the 1979 Treaty of Peace between Egypt and Israel", American Journal of International Law, vol. 77, enero de 1983, págs. 84 y sigts.

LAPIDOTH-ESCHELBACHER, R.: "Freedom of Navigation with Special Reference to International Waterways in the Middle East", Jerusalem Papers on Peace Problems, núm. 13-14, Universidad Hebrea de Jerusalén 1975, págs. 51 y sigts.

LAPIDOTH-ESCHELBACHER, R.: "The Suez Canal, the Gulf of Suez and the 1979 Treaty of Peace between Egypt and Israel", en DIEZ, E. y otros: Festschrift für Rudolf L. Bindschedler, Berna 1980.

LARSON, D.L.: "Security, Disarmament and the Law of the Sea", Marine Policy, vol. 3, núm. 1, 1979, págs. 40 y sigts.

LARSON, D.L.: "The Reagan Rejection of the U.N. Convention", Ocean Development and International Law, vol. 14, núm. 4, 1985, págs. 337 y sigts.

LARSON, D.L.: "Security Issues and the Law of the Sea: A General Framework", Ocean Development and International Law Journal, vol. 15, 1985, págs. 136 y 137 (Apéndice B).

LARSON, D.L.: "Innocent, Transit and Archipelagic Sea Lanes Passage", Ocean Development and International Law, vol. 18, núm. 4, 1987, págs. 411 y sigts.

LARSON, D.L. y TARPGAARD, P.: "The Law of the Sea and ASW: National Security versus Arms Control", Marine Policy, vol. 6, núm. 2, 1982, págs. 90 y sigts.

LASSEN, S.: "Passage through the Straits: An Analysis of the Conflict between the General Interest in Free Navigation and the Particular Interest of the Strait States in Controlling the Pollution Threat posed by the Wreck of Oil Tankers as Illustrated by the Danish Straits Controversy", Nordisk Tidsskrift for International Ret, vol. 47, 1978, págs. 93 y sigts.

LAW, C.E.: "Freedom of Innocent Passage versus Territorial Expansion", International Perspectives, julio-agosto de 1982, págs. 13 y sigts.

LAWRENCE, K.D.: "Military-Legal Considerations in the Extension of Territorial Seas", Military Law Review, núm. 29, 1965, págs. 47 y sigts.

LAWYER (Jr.), J.E.: "International Straits and the Law of the Sea Conference", Air University Review, vol. XXV, núm. 6, septiembre-octubre de 1974, págs. 36 y sigts.

LEACH, H.: "Jugular Vein of NATO", NATO's Fifteen Nations, núm. 23, octubre-noviembre de 1978, págs. 39 y sigts.

LEE, M.N.: "The Law of the Sea Convention and Third States", American Journal of International Law, vol. 77, 1983, págs. 541 y sigts.

LEE, M.N.: "Contemporary Practice of the United States relating to International Law: Freedom of Navigation and Overflight", American Journal of International Law, vol. 78, 1984, págs. 884 y 885.

LEGIND, E.: "Massnahme Dänemarks für die Schifffahrt in den Ostsee-Zugängen", Hansa, núm. 108, 1971, págs. 1.308 y sigts.

LEIFER, M.: "The Security of Sea-lanes in South-East Asia", Survival, vol. 25, enero-febrero de 1983, págs. 16 y sigts.

- LEIFER, M. y NELSON, D.: "Conflict of Interests in the Straits of Malacca", International Affairs (Londres), vol. 49, núm. 2, abril de 1973, págs. 190 y sigts.
- LIM, J-J.: "The Three-National Agreement on the Malacca Straits: A Geopolitical Perspective", Southeast Asian Affairs, 1978, págs. 45 y sigts.
- LÖSCHNER, H.: "Schiffahrtswege zum und im Ostseebereich im Lichte der 3. VN-Seerechtskonferenz", Aussenpolitik, vol. 30, núm. 3, 1979, págs. 270 y sigts.
- LOGARAJ, N.: "Navigational Safety, Oil Pollution and Passage in the Straits of Malacca", Malaya Law Review, vol. 20, diciembre de 1978, págs. 287 y sigts.
- LOPATIN, M.L.: "K voprosu o sovremennom pravovom rezhime mezhdunarodnyj prolivov", Nauchnye trudy Diplomaticheskoi akademii MID SSSR, núm. 6, Moscú 1979, págs. 105 y sigts.
- LUCA, A.R. DE: "Soviet-American Politics and the Turkish Straits", Political Science Quarterly, núm. 92, otoño de 1977, págs. 503 y sigts.
- LUCCHINI, L. y VOELCKEL, M.: "Les Etats et la mer (le nationalisme maritime)", Documentation française, núm. 4451-4452, 1978.
- LUCCHINI, L. y VOELCKEL, M.: "Les détroits" en Droit de la mer, vol. 1, París 1989, págs. 383 y sigts.
- LLEONART, A.: "Del Gibraltar colonizado", en Estudios de Derecho Internacional Marítimo, Madrid 1968, págs. 191 y sigts.
- MacCDONALD, CH.G.: "Regionalism and the Law of the Sea: The Persian Gulf Perspective", Naval War College Review, vol. 33, núm. 5, 1980, págs. 73 y sigts.
- MacCFIE, A.L.: "The Straits Question: The Conference of Montreux, 1936", Balkan Studies, vol. 13, 1972, págs. 203 y sigts.
- McGEEHAN, R.: "Strategic and Security Implications of a New Ocean Regime", Strategic Review, núm. 5, 1978, págs. 80 y sigts.
- MADURO, M.F.: "Passage through International Straits: The Prospects emerging from the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 12, núm. 1, octubre de 1980, págs. 65 y sigts.

sigts.

MAECHLING (Jr.), Ch.: "Crisis at the Turkish Straits", United States Naval Institute Proceedings, vol. 114, agosto de 1988, págs. 63 y sigts.

MAHMOUDI, S.: "Customary International Law and Transit Passage", Ocean Development and International Law, vol. 20, núm. 2, 1989, págs. 157 y sigts.

MALONE, J.L.: "Freedom and Opportunity: Foundation for a Dynamic Oceans Policy", U.S. Department of State Bulletin, vol. 84, núm. 2093, 1984, págs. 76 y sigts.

MANDELSTAM, A.N.: "La politique russe d'accès à la Méditerranée au XXe siècle", Recueil des cours de l'Académie de Droit International, vol. 47, 1934, págs. 596 y sigts.

MANGONE, G.J.: "Straits used for International Navigation", Ocean Development and International Law, vol. 18, núm. 4, 1987, págs. 391 y sigts.

MANI, V.S. y BALUPURI, S.: "Malacca Straits and International Law", Indian Journal of International Law, vol. 13, núm. 3, julio-septiembre de 1973, págs. 455 y sigts.

MARFLEET, PH.: "Gulf War Scenarios: Deadlock or Doomsday?", Middle East Magazine, núm. 114, abril de 1984, págs. 12 y sigts.

MARIN LOPEZ, A.: "Los estrechos internacionales y la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", Anuario de Derecho Internacional, vol. V, 1979/1980/1981, págs. 4 y sigts.

MARIN LOPEZ, A.: "El paso por los estrechos", Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz, 1983, págs. 63 y sigts.

MARSTON, G.: "Seas, Waterways: Internal Waters, including Ports; Straits (United Kingdom Materials on International Law 1984)", British Year Book of International Law, vol. 55, 1984, págs. 550 y sigts.

MARTIN, P.M.: "Les atteintes à la liberté de navigation dans le golfe d'Akaba", en MARTIN, P.M. (recop.): Le conflit israélo-arabe: Recherches sur l'emploi de la force en droit international public, París 1973, págs. 104 y sigts.

McCONCHIE, R.D. y REID, R.S.: "Canadian Foreign Policy and International Straits", en JOHNSON, B. y ZACHER, M.W. (recop.): Canadian Foreign Policy and the Law of the Sea, Vancouver (Columbia Británica), 1977, págs. 158 y sigts. y págs. 185 y sigts.

McGEEHAN, R.: "Strategic and Security Implications of a New Oceans Régime", Strategic Review, vol. 5, 1977, págs. 80 y sigts.

McGWIRE, J.M.: "The Geopolitical Importance of Strategic Waterways in the Asian-Pacific Region", Orbis, vol. 19, núm. 3, 1975.

McNEES, R.B.: "Freedom of Transit through International Straits", Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 6, núm. 2, enero de 1975, págs. 175 y sigts.

McRAE, L.M.: "Customary International Law and the United Nations Law of the Sea Treaty", California Western International Law Journal, 1091, págs. 181 y sigts.

MELAMID, A.: "Legal Status of the Gulf of Aqaba", American Journal of International Law, vol. 5, 1959, págs. 412 y sigts.

MELKOV, G.M.: "O pravovom rezhime projoda sudov s osobymi jarakteristikami v territorialnyx vodax i mezhdunarodnyx prolivaj", en Mezhdunarodno-pravovye problemy Mirovogo okeana na sovremennom etape, Moscú 1976, págs. 44 y sigts.

MELLIN, E.J.: "Das Recht der Durchfahrt durch die Strasse von Tiran im Golf von Aqaba", en HECKER, H. (recop.): Gutachten zum internationalen Recht, insbesondere Staatsangehörigkeitsfragen und seerechtliche Probleme, vol. 28, Hamburgo 1975, págs. 177 y sigts.

MENSBRUGGHE, Y. van der: "Les canaux et détroits dans le droit de la mer actuel", en ROUSSEAU, CH. y WEIL, P. (recop.): Droit de la Mer, París 1976/1977, págs. 181 y sigts.

MERANI, P.T. y STERLING, J.L.: "Legal Consideration of the Israeli-Egyptian Dispute Involving the Right of Innocent Passage through the Straits of Tiran", Indian Journal of International Law, vol. 11, núm. 3, julio de 1971, págs. 411 y sigts.

MESEGUER SANCHEZ, J.L.: "El Caso del 'Arlington' (1895-1860): Un precedente de la doctrina del libre tránsito por

los estrechos", Revista Española de Derecho Internacional, vol. XXVIII, núm. 1-3, 1975, págs. 11 y sigts.

MESEGUER SANCHEZ, J.L.: "Los Estados Unidos de América, la navegación por los estrechos y la III Conferencia sobre el Derecho del Mar", Revista General de Marina, núm. 188, febrero de 1975, págs. 151 y sigts.

MESZNIK, R.: "Transit Fees for Ocean Straits and their Impact on Global Economic Welfare", Ocean Development and International Law, vol. 8, núm. 4, otoño de 1980, págs. 337 y sigts.

MEYER, B.: "Die Meerengenfrage: Völkerrechtliche Problematik und Interessenlage am Beispiel der Strasse von Malakka", en STUDIER, A. (recop.): Seerechtskonferenz und Dritte Welt (Positionen - Konzeptionen - Kontroversen), Munich / Londres 1980, págs. 426 y sigts.

MEYER-RANKE, P.: "Die Meerengen und ihre Bedeutung", Moderne Welt, octubre de 1969, págs. 273 y sigts.

MIGUEZ, A.: "España y el Estrecho de Gibraltar", Defensa, vol. VII, núm. 90, octubre de 1985, págs. 22 y sigts.

MIJAILOV, G.H.: "Novyi rezhim prolivov", Sovetskoe Gosudarstvo, núm. 5, 1936, págs. 77 y sigts.

MILLER, M.L.: "Will Iran close the Strait of Hormuz?", Armed Forces Journal International, vol. 121, diciembre de 1983, págs. 24 y sigts.

MISRA, K.P.: "India and the Status of Aqaba and Tiran", International Problems, vol. 13, 1974, págs. 283 y sigts.

MOBERG, P.B.: "VLCC's and International Straits", Marine Affairs Journal, núm. 4, octubre de 1976, págs. 85 y sigts.

MOISEEV, E.G.: "Pravovoi rezhim projoda yadernyj sudov i korablei mezhdunarodymi prolivami", en Problemy pravogo statusa subektov prava, Kaliningrad 1976, págs. 117 y sigts.

MOMTAZ, D.: "La question des détroits à la Troisième Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer", Annuaire Français de Droit International, vol. 20, 1974, págs. 841 y sigts.

MOORE, J.N.: "The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", American Journal

of International Law, vol. 74, núm. 1, enero de 1980, págs. 77 y sigts.

MORAWIECKI, W.: "Le statut international des détroits de la Mer Baltique", Annuaire de l'Association des Auditeurs et Anciens Auditeurs de l'Académie de Droit International de la Haye, vol. 29, 1959, págs. 159 y sigts.

MORGAN, J.D.: "The Establishment of Mandatory Sea-Lanes by Unilateral Actions", Catholic University Law Review, vol. 22, 1972, págs. 108 y sigts.

MORGAN, J.: "Marine Regime and Regionalism in South-East Asia", Marine Policy, vol. 8, núm. 4, 1984, págs. 299 y sigts.

MORGAN, J.R. y Jaafar, A.B.: "Strait Talk", United States Naval Institute Proceedings, vol. 111, marzo de 1985, págs. 120 y sigts.

MORRIS, M.A.: "The Politics of Caribbean Straits", Ocean Development and International Law, vol. 18, núm. 4, 1987, págs. 459 y sigts.

MOSER, M.B.: "A Survey of the Definition of International Straits and the Issue of 'Status Mixtus'", Israel Law Review, vol. 3, 1968, págs. 50 y sigts.

MUENCH, W.: "Reflections on the Emerging Straits Regime and the Draft Convention on the Law of the Sea", Indian Journal of International Law, vol. 21, núm. 2, 1981, págs. 231 y sigts.

MURALT, R.W.G. de: "The Military Aspects of the U.N. Law of the Sea Convention", Netherlands International Law Review, 1985, núm. 1, págs. 78 y sigts.

MURPHY, G.L.: "The Right of Innocent Passage in International Straits", en WURFEL, S.W.: Current Aspects of Sea Law, Springfield (Virginia) 1974, págs. 42 y sigts.

MURTI, B.S.N.: "The Legal Status of the Gulf of Aqaba", Indian Journal of International Law, núm. 7, 1967, págs. 201 y sigts.

MUULS, F.: "Internationale Wasserstrassen", en Görres-Gesellschaft: Staatslexikon Recht, Wirtschaft, Gesellschaft, vol. IV, Friburgo 1959, págs. 434 y sigts.

NADAISAN, L.: "Navigational Safety, Oil Pollution and

Passage in the Straits of Malacca", Malaya Law Review, vol. 20, 1978, págs. 287 y sigts.

NAVARRO MOTA, D.: "El paso fijo del Estrecho de Gibraltar", Revista General de Marina, núm. 205, julio de 1983, págs. 61 y sigts.

NOLTA, F.: "Passage through International Straits: Free or Innocent? The Interests at Stake", San Diego Law Review, vol. 11, 1974, págs. 815 y sigts.

O'CONNELL, D.P.: "The Struggle for the Straits", Quadrant, núm. 16, 1972, págs. 72 y sigts.

O'CONNELL, D.P.: "The Influence of Modern International Law on Naval and Civil Operations at Sea", United States Naval Institute Proceedings, vol. 103, mayo de 1977, págs. 157 y sigts.

O'CONNELL, D.P.: "Transit Rights and Maritime Strategy", Journal of the Royal United Services Institute for Defence Studies, vol. 123, junio de 1978, págs. 11 y sigts.

ODA, S.: The Law of the Sea in Our Time. Vol. I: "New Developments (1966/1975)", Leiden 1977, págs. 245 y sigts.

ODA, S.: The Law of the Sea in Our Time. Vol. II: "The United Nations Seabed Committee (1968/1973)", Leiden 1977, págs. 72 y sigts. y 119 y sigts.

OLIVER, E.F.: "Malacca: Dire Straits", U.S. Naval Institute Proceedings, vol. 99, abril de 1973, págs. 26 y sigts.

OSGOOD, R.E.: "U.S. Security Interests in Ocean Law", Ocean Development and International Law, núm. 2, 1974, págs. 1 y sigts.

OSGOOD, R.E.: "U.S. Security Interests and the Law of the Sea", en AMACHER, R.C. y SWEENEY, R.J. (recop.): The Law of the Sea: U.S. Interests and Alternatives, Washington (DC) 1976, págs. 11 y sigts.

OVANESOV, M.D. y MELKOV, G.M.: "Provokatsionnye rekomendatsii danskogo zhurnala: K voprosu o mezhdunarodno-pravovom rezhime Baltiiskij prolivov", Morskoi Sbornik, núm. 4, 1977, págs. 89 y sigts.

OVINNIKOVA, L.R.: "O ponyatii mezhdunarodnogo proliva v zarubezhnoi mezhdunarodno-pravoboi doktrine", en Materialy, vol. 17, 1979, págs. 37 y sigts.

OVSYANNIKOVA, N.N.: "Rassmotrenie voprosa o prolivaj, ispolsuemyj dlya mezhdunarodnogo sudojodstva, v Komitete po podgotobke Konferentsii OON po morskomu pravu, 1973-1974", Materialy, núm. 6, 1974, págs. 56 y sigts.

OVSYANNIKOVA, N.N.: "Rassmotrenie voprosa o prolivaj, ispolzuemyj dlya mezhdunarodnogo sudojodstva, v Komitete po podgotovke Konferentsii OON po morskomu pravu, 1974g.", Materialy, núm. 7, 1975, págs. 34 y sigts.

OVSYANNIKOVA, N.N.: "Obsuzhdenie voprosa o prolivaj na Karakasskoi sessii Konferentsii OON po morskomu pravu", en Mezhdunarodno-pravovye problemy Mirovogo okeana na sovremennom etape, Moscú 1976, págs. 38 y sigts.

OXMAN, B.H.: "Straits: Summary of the Law of the Sea Convention", en OXMAN, B.H., CARON, D.D. y BUDEKI, CH.L. (recop.): Law of the Sea: U.S. Policy Dilemma, San Francisco (California) 1983, págs. 147 y sigts.

PARRY, C. y FITZMAURICE, Sir G. (recop.): "'Straits", en British Digest of International Law, vol. 2b, 1967, págs. 3 y sigts.

PETERS, H.: "Völkerrechtswidrige Machtausübung in Meerengen der Ostsee durch NATO-Staaten", Aussenpolitik, 1973, núm. 3, págs. 695 y sigts.

PATHMANATHAN, M.: "The Straits of Malacca: A Basis for Conflict or Co-operation", en LAU, T.S. (recop.): New Directions in the International Relations of Southeast Asia: The Great Powers and Southeast Asia, Singapur 1973.

PHARAND, D.: "Soviet Union warns United States against Use of Northeast Passage", American Journal of International Law, vol. 62, 1968, págs. 927 y sigts.

PHARAND, D.: "Innocent Passage in the Arctic", Canadian Yearbook of International Law, vol. 6, núm. 3, 1968, págs. 3 y sigts.

PHARAND, D.: "International Straits", en Public International Law and International Relations of Thesaloniki: Thesaurus Acroasium, vol. VII (The Law of the Sea) 1977, págs. 59 y sigts.

PHARAND, D.: "The Northwest Passage in International Law", Canadian Yearbook of International Law, vol. XVII, 1979, págs. 99 y sigts.

PIRTLE, CH.: "Transit Rights and U.S. Security Interests in

International Straits: The 'Straits Debate' Revisited", Ocean Development and International Law, vol. 5, núm. 4, 1978, págs. 477 y sigts.

PISCATORI, J.P.: "Saudi Arabia and the Law of the Sea", Naval War College Review, vol. 29, primavera de 1977, págs. 53 y sigts.

PLATZÖDER, R.: "Die Behandlung der Meerengenfrage auf der Dritten Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen, Caracas Session 1974", en BERNHARDT, R. y RUDOLF, W. (recop.): Die Schifffahrtswelt im gegenwärtigen Völkerrecht (Berichte der Deutschen Gesellschaft für Völkerrecht), vol. 5, Karlsruhe 1975, págs. 111 y sigts.

PLATZÖDER, R.: "Meerengen", Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht, vol. 38, núm. 3-4, 1978, págs. 710 y sigts.

PLUMER, G.A.: "The Straits of Malacca", Brassey's Annuary, 1973, págs. 188 y sigts.

POPOV, V.I.: "Konferentsiya v Montre 1936g: Diplomatseskaya borba angliskoi y sovetskoi delegatsii na konferentsii", Voprosy istorii, núm. 8, 1963, págs. 47 y sigts.

POUNDS, N.J.G.: "The Political Geography of the Straits of Gibraltar", Journal of Geography, vol. 51, núm. 4, 1952, págs. 165 y sigts.

PRANK, E.J.: "UNCLOS III and the Straits Passage Issue: The Maritime Powers' Perspective on Transit Passage", Journal of International and Comparative Law, 1982, núm. 3, págs. 243 y sigts.

PRZETACZNIK, F.: "Freedom of Navigation through Territorial Sea and International Straits", Revue de Droit International, et des Sciences Diplomatiques et Politiques, núm. 55, octubre-diciembre de 1977, págs. 222 y sigts. y 299 y sigts.

RAAFAT, W.F.: "Le problème des détroits", Revue Egyptienne de Droit International, núm. 2, 1946, págs. 5 y sigts.

RAO, B.V.P.: "Super Power Strategic Interests in Straits: A missed Bargaining Lever of the Group of 77", Indian Journal of International Law, vol. 24, núm. 3, julio-septiembre de 1984, págs. 398 y sigts.

RATINER, L.S.: "United States Ocean Policy" An Analysis",

Journal of Maritime Law and Commerce, núm. 2, 1970/1971, págs. 225 y sigts.

RATINER, L.S.: "The Law of the Sea: A Crossroads for American Foreign Policy", Foreign Affairs, vol. 60, núm. 5, 1982, págs. 1.006 y sigts.

RAUCH, E.: "Militärische Aspekte der Seerechtskonferenz", en VIZTHUM, W. Graf (recop.): "Aspekte der Seerechtsentwicklung: Die Bundesrepublik Deutschlands und die Dritte Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen", en Hochschule der Bundeswehr München: Arbeitshefte Staat und Wirtschaft, núm. 3, Munich 1980, págs. 75 y sigts.

RAUCH, E.: "Military Uses of the Oceans", German Yearbook of International Law, vol. 28, 1985, págs. 229 y sigts.

REYNER A.S.: "The Strait of Tiran and the Sovereignty of the Sea", The Middle East Journal, vol. 21, 1967, págs. 403 y sigts.

REISMAN, W.M.: "The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Law-making", American Journal of International Law, vol. 74, núm. 1, enero de 1980, págs. 48 y sigts.

REISMAN, W.M.: "Inadequacies of the Straits' Passage Regime in the LOS Draft", Marine Policy, vol. 5, núm. 3, 1981, págs. 276 y sigts.

RICHARDSON, E.L.: "Power, Mobility and the Law of the Sea", Foreign Affairs, vol. 58, núm. 4, 1980, págs. 902 y sigts.

RICHARDSON, E.L.: "Law of the Sea, Navigation and Other Traditional National Security Considerations", San Diego Law Review, 1982, núm. 3, págs. 553 y sigts.

RIPHAGEN, W.: "La navigation dans le nouveau Droit de la Mer", Revue Générale de Droit International Public, 1980, vol. 84, núm. 1, págs. 144 y sigts.

RIQUELME CORTADO, R.: "Reflexiones sobre la firma y la ratificación de la Convención de 1982 sobre el Derecho del Mar: A propósito de la firma por España", Anuario de Derecho Internacional, vol. VIII, 1985, págs. 185 y sigts.

ROBERTS, S.S.: "The Turkish Straits and Soviet Naval Operations", Navy International, vol. 86, octubre de 1981, págs. 581 y sigts.

ROBERTSON (Jr.), H.B.: "Passage through International

Straits: A Right preserved in the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", Virginia Journal of International Law, vol. 20, núm. 4, verano de 1980, págs. 801 y sigts.

RODIONOV, K.K.: "Rezhim Chernomorskij prolivov (K 30-letiyu zaklyucheniya konventsii v Montre)", Morskoi Sbornik, núm. 11, 1966, págs. 26 y sigts.

ROJAHN, O.: "Das Recht der Durchfahrt durch internationalen Meerengen", en BERNHARDT, R. y RUDOLF, W. (recop.): Die Schifffahrtswegfreiheit im gegenwärtigen Völkerrecht, (Bericht der Deutschen Gesellschaft für Völkerrecht), núm. 15, Karlsruhe 1975, págs. 79 y sigts.

ROJAHN, O.: "The Right of Passage through International Straits", Law and State, núm. 17, 1978, págs. 119 y sigts.

RONZITI, N.: "Passage through International Straits in time of International Armed Conflict", en International Law at the Time of its Codification (Essays in Honour of R. Ago), vol. II, Milán 1987, págs. 363 y sigts.

ROSENNE, Sh.: "The Reconciliation of the Old and the New Law of the Sea", en PARK, Ch.-H. (recop.): The Law of the Sea in the 1980s, Honolulu 1983, págs. 63 y sigts.

ROTHWELL, D.R.: "The Indonesian Straits Incident: Transit or Archipelagic Sea Lanes Passage?", Marine Policy, vol. 14, noviembre de 1990, págs. 491 y sigts.

ROUSSEAU, CH.: "Statut du Golfe d'Akaba et du détroit de Tiran", Revue Générale de Droit International Public, vol. 62, 1958, págs. 57 y sigts.

ROUSSEAU, CH. y MUNCH, W.: "The Regime of International Straits against the Background of the Third U.N. Maritime Law Conference", International Publishers Association, vol. 87, 1983, núm. 1, págs. 247 y sigts.

RUDOLF, W.: "Die Malakka-Strasse, ein neues Völkerrechtsproblem", en BLUMENWITZ, D. y RANDELZHOFFER, A. (recop.): Festschrift für Friedrich Berber, Munich/Berlin 1973, págs. 433 y sigts.

RYAN, K.W. y WHITE, M.W.: "The Torres Strait Treaty", Australian Yearbook of International Law, vol. 7, 1991, págs. 87 y sigts.

SABANIN, A.V.: "Rezhim prolivov v mirnoe bremya (K pojodu "Parizhskoi komyny")", Mezhdunarodnaya zhishn, núm. 2, 1930,

págs. 72 y sigts.

SALANS, C.F.: "Gulf of Aqaba and Strait of Tiran: Troubled Waters", United States Naval Institute Proceedings, vol. 94, núm. 12, 1968, págs. 54 y sigts.

SALGADO ALBA, Contralmirante J.: "El Estrecho de Gibraltar, corazón de la estrategia española", Revista General de Marina, diciembre de 1984, págs. 67 y sigts.

SANTOS BOBO, A.: "La línea estratégica Baleares-Estrecho-Canarias", Ejército, vol. XLIV, núm. 522, julio de 1983, págs. 9 y sigts.

SCHWEISFUERTH, T.: "The Influence of the Third United Nations Conference on International Customary Law", Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht, vol. 43, 1983, págs. 566 y sigts.

SELAKE, CH.B.: "A Consideration of the Legal Status of the Gulf of Aqaba", American Journal of International Law, vol. 52, 1958, págs. 660 y sigts.

SERKOV, V.A.: "Pravovoi rezhim Chernomorskiy prolivov (K 40-letiyu konventsii o rezhime prolivov)", Morskoj Sbornik, núm. 6, 1976, págs. 83 y sigts.

SHALOWIZ, A.L.: "Strait of Tiran and the Law", The Washington Post, 4 de junio de 1967.

SHARMA, Comodoro O.P.: "Navigation through International Straits", en ANAND, R.P.: Law of the Sea: Caracas and Beyond, Nueva Delhi 1978, págs. 111 y sigts.

SHAW, K.E.: "The Juridical Status of the Malacca Straits and its Relation to Indonesia and Malaysia", Nanyang University Journal, vol. III, 1969, págs. 295 y sigts.

SHAW, K.E.: "Juridical Status of the Malacca Straits in International Law", Japanese Annual of International Law, vol. 15, 1971, págs. 34 y sigts.

SHAW, K.E.: "Juridical Status of the Malacca Straits in International Law", en SHAW, K.E. y THOMSON, G.K.: The Straits of Malacca in Relation to the Problems in Indian and Pacific Oceans, Singapur 1973, págs. 85 y sigts.

SHELTON, D. y ROSE, G.: "Freedom of Navigation: The Emerging International Regime", Santa Clara Law Review, vol. 17, 1977, págs. 523 y sigts.

SHYAM, M.: "International Straits and Ocean Law", Indian Journal of International Law, vol. 15, 1975, págs. 17 y sigts.

SLATE (Jr), J.E.: "Legal Considerations of Egyptian Restriction of Free Passage in the Straits of Tiran and the Gulf of Aqaba", en WURFEL, S.W. (recop.): Current Aspects of Sea Law, Springfield (Virginia) 1974, págs. 50 y sigts.

SLOMANSON, W.R.: "Free Transit in Territorial Straits: Jurisdiction on an Even Keel?", California Western International Law Journal, vol. 3, 1972/1973, págs. 375 y sigts.

SMITH, G.P.: "Politics of Law-making: Problems in International Maritime Regulation" Innocent Passage vs. Free Transit", University of Pittsburg Law Review, núm. 36, 1976, págs. 487 y sigts.

SMITH, R.W.: "Oceanborne Shipment of Petroleum and the Impact of Straits on VLCC Transit", vol. 1, núm. 2, Maritime Studies and Management 1973/1974, págs. 119 y sigts.

SMITH, R.W.: "An Analysis of Strategic Attributes of International Straits: A Geographical Perspective", Maritime Studies and Management, vol. 2, núm. 2, octubre de 1974, págs. 88 y sigts.

SOMOGYI, J. de: "The Question of the Turkish Straits", Journal of Central European Affairs, vol. 11, núm. 3, 1951, págs. 279 y sigts.

SØRENSEN, M.: "Brückenbau und Durchfahrt in Meerengen", en DELBRUCK, J., IPSEN, K. y RAUSCHNING, D. (recop.): Festschrift für Eberhard Menzel, Berlín 1975, págs. 551 y sigts.

STANFORD, P.S.B.: "The Torres Strait Treaty", Australian Foreign Affairs Record, vol. 49, núm. 12, 1978, págs. 572 y sigts.

STEPPAT, F.: "Die Entwicklung des Dardanellenstatus", Europa Archiv, 1947, págs. 961 y sigts.

STEVENSON, J.R.: "U.S. Draft Articles on Territorial Sea, Straits and Fisheries Submitted to U.N. Seabed Committee", Department of State Bulletin, núm. 65, 1971, págs. 261 y sigts.

STÖCKER, H.J.: "Die "Freiheit der Meere" und die Dritte Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen (Anmerkungen aus der Sicht der deutschen Handelsschifffahrt)", en IPSEN, H.P. y NECKER, K.-H. (recop.): Recht über See: Festschrift für Rolf Stödter, Hamburgo / Heidelberg 1979, págs. 315 y sigts.

SURYANARAYAN, V.: "The Controversy over the Malacca Straits", Institute of Defense Studies Analysis Journal, vol. 6, abril de 1974, págs. 527 y sigts.

SYMONIDES, J.: "Legal Status of the Baltic Straits", Polish Yearbook of International Law, vol. IV, 1971, págs. 119 y sigts.

SYMONIDES, J.: "Freedom of Navigation in International Straits", Studies on International Relations, vol. 6, 1975, págs. 76 y sigts.

TAKABAYASHI, H.: "Legal Status of the Kü Channel: Limits of the Seto Island Sea", Japanese Annual of International Law, núm. 21, 1977, págs. 1 y sigts.

THOMSON, G.C.: "The Malacca Straits: Who has the Last Word", en SHAW, K.E. y THOMSON, G.K. (recop.): The Straits of Malacca: In Relation to the Problems in Indian and Pacific Oceans, Singapur 1973, págs. 60 y sigts.

TREAT, D.L.: "The United States' Claims of Customary Legal Rights under the Law of the Sea Convention", Washington and Lee Law Review, vol. 41, invierno de 1984, págs. 253 y sigts.

TREVES, T.: "Appunti sull'influenza del diritto consuetudinario della Terza Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare", Studi in onore di Giuseppe Sperduti, Milán 1984, págs. 333 y sigts.

TREVES, T.: "Il passaggio negli stretti di Malaca e di Singapore: Recenti sviluppi", Studi in memoria di Gian Carlo Venturini, Parma 1984, págs. 445 y sigts.

TREVES, T.: "Problemas generales del Derecho Internacional Público a la luz de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", en Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz, 1984, págs. 17 y sigts.

TREVES, T.: "La navigation", en DUPUY, R.-J. y VIGNES, D. (recop.): Traité du nouveau droit de la mer, París 1985, págs. 784 y sigts.

TREVES, T.: "Notes on Transit Passage through Straits and Customary Law", en Realism in Law-making (Essays in International Law in Honour of W. Riphagen), Dordrecht / Boston / Lancaster 1986, págs. 247 y sigts.

TRUVER, S.C.: "The United States and the Strait of Gibraltar", Marine Policy Reports, vol. 3, núm. 1, 1978, págs. 1 y sigts.

TSALTAS, G. y LACATZIS, Y.: "Straits used for International Navigation and the New Law of the Sea", en ROSAKIS, C.L. y STEPHANOU, C.A. (recop.): The New Law of the Sea, Amsterdam / Nueva York / Oxford 1983, págs. 57 y sigts.

VALENCIA, M.J. y MARSH, J.B.: "Access to Straits and Sealanes in Southeast Asian Seas: Legal, Economic and Strategic Considerations", Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 16, núm. 4, octubre de 1985, págs. 513 y sigts.

VALENCIA, M.J.: "Southeast Asian Seas: National Marine Interests, Transnational Issues, and Marine Regionalism", en SIEN, CH.L. y MACANDREWS, C. (recop.): Southeast Asian Seas: Frontiers for Development, págs. 302 y sigts.

VAN DER MENSBRUGHE, M.Y.: "Les canaux et détroits dans le Droit de la Mer actuel", en Institut des Hautes Etudes Internationales: Droit de la Mer, París 1976/1977.

VERTZBERGER, Y.: "The Malacca/Singapore Straits", Asian Survey, vol. 22, núm. 7, julio de 1982, págs. 609 y sigts.

VILLEGAS, L.: "La defensa de los estrechos turcos y del Mediterráneo", Revista de Política Internacional, núm. 4, 1950, págs. 119 y sigts.

VIRALLY, M.: "Les utilisations militaires des espaces et leurs limitations par le droit international", Revue générale de droit international public, 1984, núm. 1, págs. 5 y sigts.

VITANYI, B.: "The Regime of Navigation on International Waterways", Netherlands Yearbook of International Law, vol. 6, 1975, págs. 3 y sigts.

VITZTHUM, W. Graf: "The Baltic Straits", en PARK, CH.H.: The Law of the Sea in the 1980's (Proceedings, Law of the Sea Institute, Fourteenth Annual Conference), Honolulu 1983, págs. 537 y sigts.

VUKAS, B.: "The Impact of the Third United Nations

Conference on the Law of the Sea on Customary Law", en ROZAKIS, Ch. y STEPHANOU, C.A. (recop.): The New Law of the Sea, Amsterdam / Nueva York / Oxford 1983, págs. 33 y sigts.

WAGNER, H.: "Sperrung des Golfes von Akaba", en Der arabisch-israelische Konflikt in Völkerrecht, Berlín 1971, págs. 389 y sigts.

WAINWRIGHT, R.A.: "Navigation through three Straits in the Middle East: Effects on the United States of being a Nonparty to the 1982 Convention on the Law of the Sea", Case Western Reserve Journal of International Law, vol. 18, núm. 3, verano de 1986, págs. 361 y sigts.

WARNKE, P.G.: "Naval Arms Control and the Mediterranean!", Mediterranean Quarterly, vol. 1, verano de 1990, págs. 36 y sigts.

WEINBUCH, H.: "Israel und die Schifffahrtsrechte im Golf von Akaba", Zeitschrift für Politik, vol. 4 (nueva serie), 1957, págs. 212 y sigts.

WHETTEN, L.L.: "Legal Aspects of the Egyptian Blockade of the Gulf of Agaba", Revue de Droit International, et de Sciences Diplomatiques et Politiques, vol. 45, 1967, págs. 339 y sigts.

WILLIAMS, M.H.: "Russia and the Turkish Straits", United States Naval Institute Proceedings, vol. 78, núm. 5, 1952, págs. 479 y sigts.

WOODS, A.: "The Straits, Before and After", Fortnightly Review, febrero de 1923, págs. 282 y sigts.

YERENKOV, A. y MININ, V.L.: "Pravovoi reshim nekotorig prolivov Tijogo i Indiiskogo okeanov", Morskoi Sbornik, núm. 10, 1978, págs. 81 y sigts.

YTURRIAGA, J.A. de: "Navigation throught the Territorial Sea, including Straits used for International Navigation", en CLINGAN (Jr.), Th.A. y ALEXANDER, L.M. (recop.): Hazards of Maritime Transit, Cambridge (Massachusetts) 1973, págs. 85 y sigts.

YTURRIAGA, J.A. de: "Estatuto jurídico del Estrecho de Gibraltar y consecuencias de la construcción de una obra fija", Anuario del Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional, núm. 6, 1981, págs. 185 y sigts.

YU, P.K.H.: "Politics of controlling the Straits of

Malacca: A Balance Sheet since November 1971", Institute for Defence Studies and Analyses Journal, vol. 17, julio-septiembre de 1984, págs. 101 y sigts.

YUNG, CH.: "Legal Problems involved in the Corfu Channel Incident", en Liber amicorum of Congratulations zu A. Bagge, Estocolmo 1956, págs. 162 y sigts.

ZEIDEN, A.L.: "The Emergence of the Gulf of Aqaba Problem", Revue Egyptienne de Droit International, vol. 5, 1979, págs. 1 y sigts.

ZEMANEK, K.: "Dardanellen", en SCHLOCHAUER, H.-J.: Wörterbuch des Völkerrechts, vol. I, Berlín 1960, págs. 311 y sigts.

ZEMANEK, K.: "Meerengen", en SCHLOCHAUER, H.-J.: Wörterbuch des Völkerrechts, vol. II, Berlín 1961, págs. 494 y sigts.

ZHUDRO, A.K.: "Mezhdunarodno-pravovoi rezhim mezhdunarodnyj prolivov i kanalov", en ZHUDRO, A.K. y DZHAVAD, Y.J.: Morskoe pravo, Moscú 1974, págs. 119 y sigts.

ZORGBIBE, CH.: "Le détroit d'Ormuz", Recueil des Cours de la Académie de Droit International, Leiden 1982, págs. 325 y sigts.

2 Sobrevuelo de estrechos

AMBROSINI, A.: "Il sorvolo sugli stretti nella Convenzione di Losanna ed in quella di Montreux", Rivista di Diritto Aeronautico, núm. 5, 1936, págs. 1 y sigts.

AMBROSINI, A.: "Sovranità e traffico aereo internazionale: Dalla Convenzione di Parigi 1919 a quella di Montreux 1936", Rivista di Diritto Aeronautico, 1937, págs. 16 y sigts. y 113 y sigts.

ANAND, R.P.: "Transit Passage and Overflight in International Straits", Indian Journal of International Law, núm. 26, 1986, págs. 72 y sigts.

ASH, G.W.: "The 1982 Convention on the Law of the Sea: Its Impact on Air Law", The Air Force Law Review, núm. 26, invierno de 1987, págs. 35 y sigts.

"AUMASEALI": New Trends in the Law of the Sea: Implications for the regime of Air Space (Tesis), Universidad de McGill, Montreal 1975.

BOUCHEZ, L.J.: "The New Law of the Sea and the Right of Overflight", en HEY, E. y KOERS, A.W. (recop.): The International Law of the Sea, Rijswijk 1984, págs. 52 y sigts.

BROGNOLI BORGES FORTES, B.Y.: "O espaço aéreo e as novas tendencias doutrinarias do direito do mar: Análise crítica e a eventual incidencia de rumos sobre mar territorial no espaço aéreo brasileiro", Il Diritto Aereo, vol. 19, 1980, núm. 73-76, págs. 175 y sigts.

BURKE, W.T.: "Contemporary Law of the Sea: Transportation, Communication and Flight", Yale Studies in World Public Order, vol. 2, núm. 2, primavera de 1976, págs. 184 y sigts.

CACOPARDO, S. "La condizione giuridica dello spazio aereo in rapporto alle vie di comunicazione acquee", Rivista di Diritto Aeronautico, vol. VIII, núm. 3-4, 1939, págs. 267 y sigts., y 371 y sigts.

CHRISTOL, C.Q.: "Unilateral Claims for the Use of Ocean Airspace", en GAMBLE (Jr.), J.K. (recop.): Law of the Sea: Neglected Issues Universidad de Hawai 1979, págs. 122 y sigts.

DE VRIES-LENTSCH, P. de: "The Right of Overflight over Strait States and Archipelago States: Developments and Prospects", Netherlands Yearbook of International Law, 1983, págs. 165 y sigts.

GUREEV, S.A. y DEZHKIN, V.N.: "Konferentsiya OON 1982g. po morskomu pravu i internationalnaya aviatsiya", Sovetskoe Gosudarstvo i Pravo, núm. 65, noviembre de 1986, págs. 114 y sigts.

HAILBRONNER, K.: "Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea", American Journal of International Law, vol. 77, núm. 3, julio de 1983, págs. 490 y sigts.

HAILBRONNER, K.: "Airspace over Maritime Areas", en Encyclopedia of Public International Law, núm. 11, Amsterdam 1989, págs. 27 y sigts.

HELLER, P.P.: "Air Space over Extended Jurisdictional Zones", en GAMBLE (Jr.), J.K. (recop.): Law of the Sea: Neglected Issues, Universidad de Hawai 1979, págs. 135 y sigts.

HUGHES, D.M.: "Airspace Sovereignty over Certain International waterways", vol. 19, Journal of Air Law and

Commerce, 1952, págs. 144 y sigts.

KEMP, J.: "International Waterways and Soviet Strategy", Journal of Social and Political Studies, vol. 2, invierno de 1977, págs. 227 y sigts.

KERLEY, E.L.: "Right of Innocent Passage in Air Superjacent to International Straits" (memorándum de 8 de enero de 1958), en WHITEMAN, M.M.: Digest of International Law, vol. IV, págs. 459 y sigts.

LEIGH, M.N.: "Contemporary Practice of the United Nations relating to International Law: Freedom of Navigation and Overflight", American Journal of International Law, vol. 78, 1984, págs. 884 y 885.

MAGDELENAT, J.L.: "Les implications de la nouvelle Convention sur le Droit de la Mer en droit aérien", Annuaire de Droit Maritime et Aérien (Nantes), núm. 8, 1985, págs. 323 y sigts.

MAPELLI, E.: "El derecho de sobrevuelo, con especial referencia a la situación particular de los archipiélagos", Revista Peruana de Derecho Aeronáutico y del Espacio, vol. 2, núm. 5, 1986, págs. 9 y sigts.

MARIN LOPEZ, A.: "Los estrechos internacionales y la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", Anuario de Derecho Internacional, vols. 1979/1980/1981, págs. 4 y sigts.

MARIN LOPEZ, A.: "El paso por los estrechos", Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz, 1983, págs. 63 y sigts.

MILDE, M.: "United Nations Convention on the Law of the Sea: Possible Implications for International Air Law", Annals of Air and Space Law, vol. VIII, 1983, págs. 167 y sigts.

PEPIN, E.: "El Derecho del Aire y el proyecto de artículos relativo al Derecho del Mar aprobado por la Comisión de Derecho Internacional en su octavo período de sesiones" (Naciones Unidas: Documento A/CONF. 13/4, de 4 de octubre de 1957).

PUCEIRO RIPOLL, R. y GARRE COPELLO, B.: "La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sus posibles repercusiones en la aplicación del derecho aéreo internacional general: Su tratamiento a nivel de la Organización de Aviación Civil Internacional", Centro de

Investigación y Difusión Aeronáutico-Espacial (CIDA): Homenaje a la OACI, Montevideo 1984, págs. 81 y sigts.

QUENEUDEC, J.-P.: "Chronique du Droit de la Mer (Détroits internationaux)", Annuaire Français de Droit Aérien, 1977, págs. 731 y sigts.

ROMERO ROYO, M.: The New Convention on the Law on the Sea and its Implications for Civil Aviation and the Chicago Convention (Tesis). Universidad de McGill, Montreal 1989.

SAZANIDIS, C.Z.: "The Greco-Turkish Dispute over the Aegean Airspace", Hellenic Review of International Relations, núm. 1, 1980, págs. 87 y sigts.

SUAREZ DE VIVERO, J.L.: "El sobrevuelo del Estrecho de Gibraltar", El País, 13 de mayo de 1986.

TARJANOV, I. y MIJALEV, V.: "Pravovoe obespechenye bezopasnosti poletov nad otkrytym morem", Morskoi Sbornik, 1976, núm. 8, págs. 89 y sigts.

3. Obras de referencia y recopilaciones de documentos

BERNAERT, A.: Bernaert's Guide to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (Including the Text of the United Nations Convention and Final Act), Coulsdon (Surrey) 1988.

Center for Oceans Law and Policy: United Nations Convention on the Law of the Sea, Dordrecht / Boston 1985-(1991).

CHURCHILL, R., NORDQUIST, M. y SIMMONDS, K.R.: New Directions in the Law of the Sea (9 vols.), Nueva York 1973-1975.

KNIGHT, H.G.: The Law of the Sea: Cases, Documents and Readings, Baton Rouge (Luisiana), 1978.

Naciones Unidas: Official Text of the United Nations Convention on the Law of the Sea, with Annexes and Index, Nueva York 1983.

Naciones Unidas (UNIFO): Annual Review of Ocean Affairs: Law and Policy Main Documents 1985-1987 (3 vols.), Sarasota (Florida) 1989.

Netherlands Institute for the Law of the Sea: International Organizations and the Law of the Sea, Documentary Yearbook 1988, Dordrecht 1990.

PAPADAKIS, N. (recop.): International Law of the Sea and Marine Affairs: A Bibliography, Alphen aan den Rijn 1980.

PAPADAKIS, N. y GLASSNER, N. (recop.): International Law of the Sea and Marine Affairs: A Bibliography (Suplemento). Alphen aan den Rijn 1984.

PLATZÖDER, R.: Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Documents 1973-1982 (18 vols.), Dobbs Ferry (Nueva York) 1982-1989.

PLATZÖDER, R.: The Law of the Sea Documents 1983-1989 (11 vols.) Dobbs Ferry (Nueva York) 1990.