



ABRIR CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES

1.- El orden del mar ha sido un orden esencialmente consuetudinario hasta el presente siglo. A partir de mediados del siglo XIX el orden del mar inicia su camino hacia una regulación convencional general. Este orden se ha movido entre las necesidades del comercio y de la comunicación y las necesidades de seguridad de los Estados en sus costas, entre la noción de libertad de uso y navegación y la idea de soberanía del Estado sobre sus espacios marítimos próximos. Entre las Conferencias de la Paz de La Haya de 1899 y 1907 y la firma de la Convención de Jamaica de 1982 el Derecho Internacional ha sufrido profundas transformaciones de concepción. De un orden limitado a regular el ejercicio de las competencias estatales se ha pasado a un orden que, en gran parte, es reflejo de la existencia de problemas, intereses y soluciones comunes. La cuestión de los estrechos constituye, dentro de este orden, uno de los temas en los que los conceptos y los intereses entran con más facilidad en contraste, revelando los límites imprecisos que existen entre los intereses particulares y los intereses generales.

La variedad de situaciones que se agrupan bajo el término "estrecho" implica una diferencia de valor y funcionalidad concreta entre los estrechos. Esto explica la distinción clásica entre los estrechos que se utilizan para la navegación internacional entre dos mares libres y los demás. En aquellos, los problemas se plantean cuando la totalidad de las aguas de un estrecho son de jurisdicción del Estado o de los Estados

ribereños, al apreciar las potencias marítimas la existencia de peligros para la libertad de la navegación, del comercio y de su expansión marítima militar.

El Derecho Internacional marítimo clásico reconocía tres tipos de estrechos en función de su régimen y de la naturaleza jurídica de las aguas que contenían los estrechos: 1) el régimen general de paso inocente para las aguas de los estrechos que tuviesen la naturaleza de mar territorial; 2) el régimen de libertad de navegación para las aguas de los estrechos que tuviesen la naturaleza jurídica del alta mar; 3) los regímenes convencionales para aquellos estrechos que estuviesen regulados por Tratados, en todos o en algunos de sus aspectos, que en los casos de los estrechos daneses y turcos tienen una notable antigüedad. El elemento más común a todas estas situaciones era, para los estrechos empleados por la navegación internacional, la prohibición de la suspensión del paso, que sería recogida en las Convenciones generales sobre el Derecho del Mar elaboradas después de 1945.

2.- El primer intento de codificación del Derecho Internacional del Mar fue la Conferencia de Codificación de 1930, celebrada en La Haya, a iniciativa de la Sociedad de Naciones. Una cuestión principal, en este intento de 1930, fue la de la extensión del mar territorial, acerca de la cual pueden extraerse algunas conclusiones: 1) se puso en evidencia que la tradicional regla del alcance de la bala de un cañón situado en la costa resultaba ya inadecuada, siendo mejor utilizar una medida de distancia como límite; 2) no existe en aquel momento un acuerdo

unánime acerca de la medida de distancia a establecer convencionalmente; 3) la mayoría de los Estados participantes admiten haber establecido ciertas zonas, más allá de las tres millas, a efectos de control aduanero y fiscal, de pesca, etc., o admiten la posibilidad de fijar extensiones superiores a las tres millas. Aunque la Conferencia no dió resultados convencionalmente positivos quedaron planteadas las principales alternativas en cuanto a la extensión, que serían retomadas en la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1958.

El otro gran tema planteado en 1930 fue el del régimen de paso por el mar territorial. Entre 1919 y 1930 los esfuerzos para conseguir un reconocimiento convencional del derecho de paso se concretaron en un cierto número de Tratados. El Comité preparatorio de la Conferencia de 1930 trató este tema distinguiendo entre el paso de buques mercantes y el paso de buques de guerra. Con relación a los primeros, el paso inofensivo fue reconocido por todos los Estados participantes, aunque existían diferencias en cuanto a las condiciones y límites concretos del paso. Con relación a los buques de guerra el derecho de paso es reconocido, pero muchos Estados consideran que las condiciones del paso para los buques mercantes no son suficientes para el paso de buques de guerra. De hecho, un cierto número de Estados reconocían haber establecido reservas y condiciones específicas para éstos.

El Comité preparatorio separó la cuestión de los estrechos de las relativas a la extensión y al régimen de las aguas territoriales. En el tema de los estrechos pueden extraerse las

siguientes conclusiones: 1) la extensión y delimitación de las aguas territoriales en los estrechos está subordinada a las reglas generales de las aguas territoriales; 2) la distinción entre los estrechos que comunican dos mares libres y los que no aparece entre las cuestiones que el Comité preparatorio plantea a los Estados; 3) existe un profundo desacuerdo entre los Estados que consideran que el régimen aplicable debía ser el del paso inofensivo y los que consideran que en los estrechos debe prevalecer la libre navegación; 4) el artículo 6 del Proyecto de 1930 contiene el reconocimiento del régimen de los estrechos sometidos a convenciones especiales.

3.- Antes del inicio del trabajo preparatorio de la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, una controversia entre Albania y el Reino Unido proporcionó al recién constituido Tribunal Internacional de Justicia una ocasión para abordar la cuestión del régimen de los estrechos. El T.I.J., en la sentencia sobre el asunto del estrecho de Corfú, considera generalmente admitido y conforme a la costumbre internacional que los Estados tienen, en tiempo de paz, el derecho a hacer pasar a sus buques de guerra por los estrechos que sirven para comunicar dos partes de alta mar sin obtener autorización previa del Estado ribereño a condición de que el paso sea inocente. Tal paso no puede ser prohibido, en tiempo de paz, salvo que un Tratado disponga lo contrario. De forma evidente, para los buques mercantes, en tiempo de paz, el derecho de paso inocente tiene un valor pleno en las aguas territoriales, según el T.I.J.

Especial interés tienen algunas de las opiniones

individuales de los jueces. En concreto, el juez Alvarez considera que los Estados ribereños de estrechos que sean rutas internacionales entre dos mares libres pueden establecer condiciones distintas en tales estrechos con relación a las fijadas para el resto de las aguas territoriales. El juez Krylov, entre otras cosas, afirma lo siguiente: la inexistencia de las normas convencionales en la materia (se presume que no hay normas generales); la escasísima uniformidad de la práctica de los Estados; el paso de los buques de guerra por el mar territorial de otro Estado más que un derecho es una tolerancia; pertenece al Estado ribereño el derecho y la competencia para regular el paso de buques de guerra, en ausencia de una regulación convencional especial.

La opinión más interesante es la del juez Azevedo que, en un intento de síntesis, propone lo siguiente: la adopción de una regla general para ciertos estrechos característicos, una reglamentación particular de los casos especiales y, por último, el reenvío a los principios generales del mar territorial para los casos sin importancia. Para el juez Azevedo el problema no se plantea con los buques mercantes, sino con los buques de guerra, con respecto a los cuales considera necesario un examen particular del valor intrínseco de cada vía de comunicación. En todo caso, no se puede sostener, sin reserva, una restricción a los derechos del ribereño destinada a satisfacer las necesidades militares de otros Estados.

4.- En el trabajo preparatorio de la I Conferencia sobre el Derecho del Mar una cuestión que surgirá como principal es la

extensión del mar territorial. Los principales intereses involucrados en este tema eran: 1) los comerciales y militares de las grandes potencias marítimas, defensoras del principio de la libertad de los mares; 2) los económicos, en especial pesqueros, de los pequeños Estados que basaban una parte de su futuro económico en la explotación de los recursos marítimos; 3) los intereses de seguridad de ciertos Estados ribereños que tenían en sus áreas marítimas zonas de especial importancia para la navegación, como los estrechos. Los intereses de la primera y la tercera categoría chocaban desde el momento en que se planteaba la extensión del mar territorial a doce millas, pues tal extensión implicaría el sustituir, en más de cien estrechos, los "derechos absolutos de tránsito" por el régimen de paso inocente.

Ante este problema, los Estados ribereños emitieron amplios comentarios. Dinamarca, ribereño de un estrecho convencional, en sus comentarios a esta cuestión empleaba indistintamente los términos "normal right of free passage", "right of innocent passage" o "right passage". Dinamarca afirma su acuerdo con el derecho de paso inocente para los buques de guerra en tiempo de paz, pero el Estado ribereño debe poder adoptar "medidas razonables" para la protección de su seguridad, que no impliquen la prohibición o suspensión del paso. La notificación entraría dentro de las medidas razonables, pero no la autorización, según Dinamarca.

Para Turquía las condiciones que afectan al régimen de los estrechos son completamente diferentes de las que afectan al régimen del mar territorial, lo que hace imposible aplicar reglas

generales a todos los estrechos. La práctica es diversa y la doctrina admite esa diversidad. Según Turquía, la variedad de regímenes convencionales existentes es una confirmación de ello.

5.- El balance del resultado de la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en lo que se refiere a las zonas de jurisdicción, se puede resumir en la idea de una imcompleta regulación. De hecho, la Convención de 1958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua deja abierta la posibilidad para los Estados ribereños de ampliar sus aguas territoriales, convirtiendo la libertad de navegación y sobrevuelo existente para muchos estrechos en un régimen de paso inocente. Del contenido de éste se puede destacar: 1) la falta de mención al sobrevuelo de aeronaves; 2) la obligación para los submarinos de navegar en superficie; 3) la aceptación de la suspensión del paso, pero condicionada a un plazo limitado, un espacio concreto y la publicación; 4) no se contempla la posibilidad de exigir una notificación y/o una autorización previas, aunque hay Estados que siguen esta práctica.

Las reglas establecidas con relación al mar territorial son de aplicación a los estrechos, de forma general. La única diferencia con relación a su aplicación a los estrechos reside en que en éstos no se permite la suspensión en ninguna circunstancia. La Convención extiende la aplicación del régimen de paso inocente a los estrechos usados para la navegación internacional entre una parte del alta mar y el mar territorial de otro Estado y no sólo a estrechos que comunican dos partes de alta mar. Aunque no se reconocen expresamente los regímenes

convencionales, el artículo 25 de la Convención permitía mantener la aplicación y vigencia de los Convenios de larga data. Sin embargo, se planteaba el problema del alcance que tendrían esos convenios especiales: general o limitado a los Estados partes. En cuanto al contenido existía una cierta variedad entre los regímenes convencionales de forma que alguno, como el de Montreux, contrastaba claramente con el régimen de paso inocente, mientras que otros parecían menos restrictivos que el propio régimen de paso inocente, como el de los estrechos daneses o el de Magallanes.

En 1958 parecía difícil imaginar como sería posible unificar en un conjunto único de reglas la diversidad de situaciones jurídicas aplicables a los estrechos. Sin embargo, la tarea codificadora y de desarrollo realizada se orientaba en ese sentido. La gran dificultad consistía en que los intereses involucrados en la cuestión de los estrechos convencionales eran de orden particular. Además, la situación internacional existente en el momento de la I Conferencia era bastante distinta de las situaciones internacionales en que se celebraron los acuerdos de 1857, 1881 y 1936. En todo caso, parece que los cambios en las situaciones que enmarcan estos estrechos han implicado un reajuste que parece haber generado nuevos equilibrios satisfactorios para los intereses en juego. Los equilibrios entre potencias europeas y Estados ribereños son sustituidos por los equilibrios entre las dos superpotencias de la postguerra, los Estados Unidos y la Unión Soviética y sus respectivos Bloques. A este equilibrio contribuye, por vía negativa, el notable aumento de las flotas de guerra de estos dos Estados y el

consiguiente incremento de la proyección del mar sobre la tierra. Además de estos datos hay que añadir otros de gran importancia como la aparición del arma nuclear, la creciente importancia de la aviación militar y los nuevos sistemas de teledirección. En el terreno del comercio es esencial destacar el notable aumento del tráfico de buques mercantes. Todo ésto va a realzar especialmente la importancia de los estrechos.

La Conferencia de 1960 no va a abordar expresamente la cuestión de los estrechos, lo que implicaba condenar al fracaso cualquier debate sobre la anchura del mar territorial. El fracaso de la Conferencia reforzó el unilateralismo y condujo a que un creciente número de Estados fijasen doce millas de mar territorial. Este dato va a impulsar a las grandes potencias marítimas a cambiar de táctica: en lugar de insistir en un límite de tres millas, aceptan las doce millas de mar territorial a cambio de conseguir la libre navegación y sobrevuelo por los estrechos. En este cambio y en el proceso que conduce a él, la U.R.S.S. aproximará progresivamente sus posiciones a las de los Estados Unidos, creando una especie de "comunidad de intereses" en la cual los submarinos nucleares tendrán un protagonismo muy destacado, así como el sobrevuelo de aeronaves militares por el espacio aéreo de los estrechos. Curiosamente, estos dos Estados no insisten en el tema de los estrechos regulados por convenios de larga data hasta finales de los años 60.

6.- El inicio de la fase preparatoria de la III Conferencia se caracterizó por un intenso debate acerca del alcance de la propia Conferencia y por las tempranas propuestas de las

principales potencias marítimas que incluían como uno de los temas esenciales el de los estrechos y un nuevo régimen de libre paso para éstos. Existían dos posiciones principales y opuestas con relación a esas cuestiones. Por un lado, las potencias marítimas principales (Estados Unidos, Reino Unido, Francia, Japón y la Unión Soviética, entre otros) sostenían la conveniencia de una Conferencia de carácter limitado a un cierto número de temas y planteaban, en especial los Estados Unidos, un paquete de negociación asociando las doce millas de mar territorial y un régimen de libre tránsito por los estrechos, e incorporando en esta propuesta el reconocimiento de los regímenes convencionales de larga data. Por otro lado, la mayoría de los Estados, incluidos una parte de los Estados ribereños de estrechos, como España y Marruecos, eran partidarios de una Conferencia de temario amplio, sosteniendo la idea de que el régimen de paso para el mar territorial debía ser el mismo para los estrechos que tuviesen la naturaleza jurídica de mar territorial y no incluyen el reconocimiento de los regímenes convencionales de larga data.

El debate sobre la lista de temas se resolvió en favor de los partidarios de un temario amplio, aunque el tema de los estrechos fue el último en quedar resuelto. El planteamiento de las principales potencias marítimas presentaba el libre tránsito por los estrechos como el elemento innegociable del paquete que implicaba, también, el reconocimiento de los regímenes convencionales de larga data. Su justificación residía en la desconfianza hacia la actitud de los Estados ribereños de estrechos, considerando la prohibición de la suspensión del paso

inocente en los estrechos una garantía insuficiente. Los ribereños de estrechos no consideraban conveniente, por su parte, que el régimen del mar territorial y el de los estrechos fuese distinto, apreciando la prohibición de suspensión como garantía suficiente y que la práctica del régimen de paso inocente en los estrechos demostraba que el nuevo régimen propuesto de paso en tránsito era innecesario. Además, no reconocían los regímenes convencionales de larga data. La oposición, por lo tanto, se plantea entre los intereses de expansión marítima mundial de algunos Estados y los intereses de la seguridad de ciertos Estados ribereños.

Lo que caracteriza los intereses de las principales potencias es su diversidad, lo que provoca una distinta consideración de los estrechos, dependiendo de su proximidad a las costas de estos Estados y de su utilidad para el comercio y la expansión militar de los mismos. Esta diversidad también se aprecia en el entendimiento entre los Estados Unidos y la Unión Soviética que conduce al reconocimiento de los regímenes convencionales, cuyo elemento central es el mantenimiento del régimen de los estrechos turcos. Además de esta razón, tal reconocimiento servía para obtener los apoyos de los Estados ribereños de estrechos convencionales para el nuevo régimen de paso en tránsito.

7.- Durante la Conferencia, el juego de los paquetes negociables, el procedimiento de consenso, el trabajo en grupos en los que no participaron todos los principales interesados y la habilidad de las principales potencias marítimas negociando

concesiones para conseguir la aceptación del nuevo régimen condujeron a un desplazamiento de las mayorías en favor de éste y en perjuicio de los Estados que sostenían el paso inocente para el mar territorial y los estrechos. Esto supuso el reconocimiento de los regímenes convencionales de larga data como excepciones al régimen de paso en tránsito. Los intereses de las superpotencias sólo alcanzaban a algunos estrechos utilizados para la navegación internacional. Un buen número de Estados no tenían un interés directo en el tema de los estrechos, lo que supuso que no les costó mucho esfuerzo cambiar el sentido de su apoyo cuando apreciaron la posibilidad de obtener ciertas ventajas a cambio, como, por ejemplo, el reconocimiento de la Zona Económica Exclusiva de 200 millas.

Los Estados ribereños de estrechos convencionales expresaron sus posiciones en los primeros períodos de sesiones de la Conferencia, básicamente para defender la validez de sus regímenes convencionales. El representante danés, en el período de sesiones de Caracas (1974), afirmó que en ciertos estrechos, como los daneses, nunca había regido el derecho de libre paso, sino que se había impuesto un régimen especial que debería permanecer vigente. Dinamarca parecía indicar que su aceptación del nuevo régimen de paso en tránsito dependería del mantenimiento del régimen especial que veía aplicándose a los estrechos daneses. Suecia confirmó su apoyo a los argumentos y a la posición danesa. Turquía, por su parte, se expresa en el mismo sentido, manifestando su alegría por el hecho de que en "la mayoría de las propuestas se reconozca la validez del derecho convencional". Turquía también parece condicionar su aceptación

del régimen de paso en tránsito al reconocimiento de los regímenes convencionales y, por lo tanto, en la necesidad de mantenimiento del régimen.

En síntesis, los intereses propios de los Estados ribereños de estrechos convencionales unidos a los intereses comerciales, militares y políticos de las potencias marítimas y de los Estados próximos a los estrechos confluyen para dar por resultado el mantenimiento de estos regímenes en su conjunto. Los intereses de los Estados ribereños son, en general, constantes, pero los de las potencias marítimas pueden ser cambiantes en función de los cambios en los equilibrios políticos y militares mundiales y de zona.

El Texto Único Oficioso para los Fines de la Negociación establecido en el período de sesiones de Ginebra, en concreto el 7 de mayo de 1975, recogía en su artículo 35 los regímenes convencionales con una diferencia sustancial con relación a los textos anteriores: se incorporaban los términos "vigentes desde hace tiempo" con referencia a esas convenciones especiales, lo que excluía regímenes convencionales nuevos como sería, poco después, el establecido en un artículo del Tratado de Paz egipcio-israelí, de 1979, con relación al estrecho de Tirán. A partir de 1975 no se introdujeron modificaciones de importancia en la cuestión de los regímenes convencionales.

8.- El último período de sesiones de la Conferencia constituyó la última oportunidad para los Estados que habían apoyado el paso inocente como régimen aplicable tanto a los estrechos como al mar territorial. En realidad, España, Marruecos

y algunos Estados más, conscientes de que era imposible evitar la aparición del nuevo régimen de paso en tránsito como realidad jurídica convencional, insistieron en ciertas enmiendas destinadas a limitar en lo posible algunos de sus aspectos más negativos. El resultado fue completamente desfavorable a esos Estados, quedando el nuevo régimen prácticamente inalterado. El resultado, por lo tanto, supuso la incorporación definitiva de los regímenes convencionales de larga data al Derecho convencional general del Mar, como excepciones al nuevo régimen general.

El último período de sesiones fue el momento de la reafirmación de las posiciones de los Estados ribereños de estrechos regulados por convenios de larga data. Estos recordatorios fueron, en parte, inducidos por la tendencia de algunos Estados a replantear cuestiones supuestamente ya cerradas, en una indicación de la posibilidad de que se quebrase el aparente consenso obtenido y, por lo tanto, ante la posibilidad de que hubiese que recurrir a la votación, como al final sucedió. Sin embargo, no todos los Estados plantearon la cuestión. Así Turquía no abordó el tema de los regímenes convencionales especiales, salvo tangencialmente, más interesada en otras cuestiones y, en particular, en los problemas que se le planteaban en el Mar Egeo ante la actitud griega. Dinamarca, Suecia y Finlandia repitieron exposiciones anteriores y expresaron su esperanza de que no se introdujesen cambios radicales en el texto existente, recordando los convenios de larga data que regían en el Sund, los Belt y los estrechos de las Islas Aaland. Su satisfacción ante el artículo 35,C del proyecto

era notoria. Chile recordaba, por su parte, que el régimen de Magallanes se incluía entre los contemplados en el artículo 35, C. Israel fue la principal voz discrepante con relación a esta disposición, ya que al emplear el criterio temporal dejaba fuera el estrecho del Tirán, sobre el que Israel tenía un especial interés.

El resultado de conjunto en el tema de los estrechos, después de la adopción del texto de la Convención, fue el reconocimiento de una variedad de situaciones posibles: libertad de navegación y sobrevuelo, régimen de paso en tránsito, régimen de paso inocente y regímenes convencionales de larga data.

El estudio realizado en esta tesis indica que la variedad de situaciones y matices es, en la práctica, mayor de lo que la Convención de Jamaica expresa. La variedad de regímenes convencionales, los acuerdos de los últimos años sobre determinados estrechos (como el de Tirán o el de Malaca), los restrictivos regímenes que se aplican a los pasos que comunican con el Océano Glaciar Ártico (pasaje del Nordeste, pasaje del Noroeste y sus rutas), los antiguos convenios que regulan cuestiones concretas como el acuerdo franco-italiano sobre la pesca en San Bonifacio o el acuerdo anglo-norteamericano sobre delimitación en el estrecho de Juan de Fuca, son ilustración de esa variedad de situaciones de hecho y de derecho. La Convención de Jamaica de 1982 a diferencia de la Convención de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua, lejos de reducir esa variedad en el plano de lo jurídico la ha consolidado. La diversidad favorece, esencialmente, a las grandes potencias marítimas, que pueden conseguir ajustar, por diversas vías, los

regímenes existentes a sus intereses particulares.

9. El artículo 38.2 de la Convención de Jamaica establece que "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...". El enunciado de este artículo indica la proximidad del régimen de paso en tránsito con el régimen del alta mar. Tal proximidad se pone en evidencia, así mismo, en la posibilidad de navegar en inmersión por los submarinos y en las ambiguas reglas sobre la aeronavegación militar. La exigüidad del contenido adquiere relieve ante la disposición del artículo 38.1, que establece el paso en tránsito para "todos los buques y aeronaves" sin obstáculos, equiparando, salvo mención expresa, a los buques y aeronaves civiles y militares. La única posibilidad de aplicar impedimentos al tránsito sería la resultante del artículo 233 en relación con el artículo 42.2 en materia de prevención, control y reducción de la contaminación.

La equiparación tácita entre buques civiles y militares, cuando éstos constituyen el principal problema para la seguridad de los ribereños y no aquéllos, la posibilidad de la navegación sumergida de los submarinos y el menor control que el Estado ribereño puede ejercer sobre las aeronaves militares con relación a las civiles, sometidas a las reglas de la OACI y a la soberanía del Estado subyacente, sitúan los problemas del nuevo régimen en torno a las cuestiones militares y estratégicas. Los supuestos a los que se aplica el régimen de paso en tránsito obligan a

concluir que se trata de estrechos de especial importancia para los movimientos marítimos interoceánicos, tanto comerciales como militares y, por lo tanto, supone distinguir entre estrechos de importancia mundial y estrechos de importancia regional o local.

El nuevo régimen es, fundamentalmente, el modo menos costoso para las principales potencias marítimas de compensar la ampliación a doce millas de mar territorial y una de sus consecuencias principales: eliminar las franjas de libre navegación que antes existían en la mayoría de los estrechos. El régimen de paso en tránsito favorece la libre navegación internacional en detrimento de los intereses de seguridad de los Estados ribereños. Por lo tanto, la interpretación del nuevo régimen hay que hacerla desde la perspectiva de la globalización de los intereses económicos y político-militares, desarrollada al hilo de la expansión de la Sociedad Internacional posterior a 1945. El régimen de paso en tránsito ilustra cómo los intereses mundiales de un grupo reducido de Estados pueden lograr la creación de un nuevo régimen jurídico, diversificador frente a una tendencia homogeneizadora general, enmascarándolo bajo la perspectiva de los intereses generales.

10. Los intereses en presencia en la zona de los estrechos turcos incluyen: el interés turco por su seguridad y por el control, lo más estricto posible, de la navegación por esos estrechos; el interés de las potencias ribereñas del Mar Negro por limitar o eliminar la presencia de buques de guerra extranjeros en las aguas de dicho mar; el interés de la Unión Soviética y de la actual Federación Rusa por tener un paso lo más

libre posible desde el Mar Negro al Mar Mediterráneo, a través del Bósforo y los Dardanelos; el interés de los Estados Unidos y de una parte de sus aliados atlánticos de controlar la salida de los buques de guerra rusos al Mar Mediterráneo, dentro de la tradicional situación de enfrentamiento entre bloques. La división en bloques ha desaparecido, pero ésto no ha implicado la eliminación total de las suspicacias y temores mutuos entre los dos grandes oponentes del período de la guerra fría, como se aprecia en la actualidad con el problema de la ampliación de la OTAN hacia el Este.

La desaparición del bloque de Estados socialistas y la separación de las antiguas Repúblicas federadas de la Unión Soviética ha reducido la capacidad de influencia de Rusia. La reciente ampliación de la OTAN a Hungría, Polonia y la República Checa, decidida en la Conferencia reunida en Madrid, los días 8 y 9 de julio de 1997, y el Acuerdo de Asociación con Ucrania inciden en esa pérdida de influencia rusa, lo que puede explicar, en parte, la adopción por Turquía de las nuevas normas sobre la navegación por el Bósforo, los Dardanelos y el Mar de Mármara, establecidas en julio de 1994. Aparte de esto hay dos datos recientes a considerar. Por un lado, el creciente proceso de cooperación entre los Estados ribereños del Mar Negro, del que Turquía ha sido principal impulsor. Por otro, el esfuerzo desarrollado por Turquía para ampliar su influencia sobre las antiguas Repúblicas soviéticas federadas de población islámica y, en gran parte, emparentada étnicamente con la población turca.

11. En relación con los llamados estrechos daneses, los

intereses en presencia tienen un alcance equivalente, en gran parte, a los indicados en relación con los estrechos turcos. Al ser el Mar Báltico un mar semi-cerrado, como el Mar Negro, los Estados ribereños tienen un especial interés en su neutralización militar, es decir, reducir los riesgos de un enfrentamiento militar marítimo en sus aguas. Al mismo tiempo, tanto Rusia (antes la URSS) como otros ribereños tienen interés en asegurar la salida del Mar Báltico por vía marítima y que ésta sea lo más libre posible. La alternativa del Canal de Kiel es, en general, más lenta, más cara y más controlada, al ser una vía artificial y no natural. Los intereses daneses y suecos se orientan hacia el ejercicio del control del paso en la medida necesaria para reducir los riesgos para su seguridad al mínimo y para reducir los riesgos que plantearía una navegación incontrolada por los estrechos a los efectos de la seguridad de la navegación y de sus consecuencias, en particular, en el terreno de la protección medioambiental (por ejemplo, el paso de grandes petroleros). Los principales intereses de las potencias extrabálticas se orientan tanto a garantizar el tráfico mercante por los estrechos como a garantizar el control de la salida y de los movimientos navales rusos. En la actualidad, Dinamarca, Alemania y Noruega son miembros de la OTAN y la neutralidad sueca, apoyada sobre un ejército fuerte, mira, sobre todo, hacia el Este. La ampliación de la OTAN decidida en la Conferencia de Madrid ha incluido a Polonia con lo que los límites de la Organización se han extendido hacia el Este en las costas del Mar Báltico. Además, Lituania, Letonia y Estonia expresaron en varias ocasiones su interés por incorporarse también a la Organización y, aunque esto

sólo se pueda plantear a largo plazo ilustra una actitud abierta hacia las organizaciones occidentales. Todo esto conducirá a una reducción de los riesgos militares en el Mar Báltico si Rusia asume la nueva situación con talante cooperador. El resultado puede conducir a incrementar la importancia del tráfico de buques mercantes y, en particular, del tráfico de grandes petroleros y de buques que transportan sustancias peligrosas, así como a reducir el interés por el control sobre el paso de buques militares.

12. Los intereses convergentes sobre el estrecho de Magallanes son relativamente estables desde hace un siglo y medio. Hay, no obstante, varios datos importantes para apreciar el contenido de su régimen actual. Un primer dato es la continua pugna chileno-argentina sobre la titularidad de las riberas del estrecho y, por lo tanto, de las aguas del mismo. El Tratado de 1881 resolvió el "principal" del problema con la transacción que condujo a la titularidad de Argentina sobre la Patagonia y a la titularidad chilena sobre las riberas del estrecho. Sin embargo, los problemas continuaron en torno a las aguas de la boca oriental del estrecho hasta la solución aportada por el Tratado de 1984. El segundo dato de interés es la apertura de dos canales internacionales, el de Suez y el de Panamá, más importante en este caso. El paso por el Canal de Panamá constituye una alternativa para la navegación desde las orillas orientales del Atlántico norte y el Pacífico.

El interés argentino reside en las garantías que puede dar Chile acerca de un paso por el estrecho no impedido ni

obstaculizado. El Tratado de 1984, más que el Tratado de 1881, parece aportar a Argentina las garantías necesarias. El interés chileno es más amplio, pero se puede resumir en mantener el paso de buques mercantes extranjeros, reduciendo al mínimo los riesgos para la seguridad de la navegación que pudiesen crear problemas medioambientales, y controlar el paso de buques militares y submarinos en un estrecho muy largo y angosto, en una parte de su extensión, de manera que se reduzcan al mínimo los riesgos para la seguridad del Estado chileno.

Los intereses de los Estados Unidos parecen haber oscilado en el sentido de una reducción del interés sobre Magallanes. El Tratado de 1881 estuvo inspirado, en buena medida, por los Estados Unidos y, en particular, su artículo 5. El Tratado de 1984 no parece haber estado sometido en su elaboración a esa inspiración, como prueba el que el contenido tiende a plantear restricciones ajenas al planteamiento general estadounidense acerca de los estrechos. La construcción del Canal de Panamá es uno de los datos principales a considerar con relación a este cambio, en la medida en que al reducir las distancias entre el Atlántico y el Pacífico supone un ahorro, a pesar de las tasas que hay que pagar en el Canal, con relación a las rutas que pasan por Magallanes entre los dos Océanos.

13. El régimen de los estrechos turcos está regido por la Convención de Montreux de 1936. Tres datos iniciales caracterizan el contenido de la Convención y la diferencian de otros regímenes convencionales de larga data que regulan el paso: 1) el Tratado de Montreux de 1936 es, en gran parte, el resultado de la presión

del propio Estado ribereño, Turquía, para modificar el desfavorable régimen establecido en el Tratado de Lausana; 2) el Tratado de Montreux es muy detallado, en especial con relación a los buques de guerra; 3) el Tratado de Montreux distingue las reglas aplicables a los buques mercantes de las aplicables a los buques de guerra. En resumen, el régimen establecido en Montreux es bastante restrictivo con relación al paso de buques de guerra.

El desarrollo posterior del régimen establecido en 1936 ha sido escaso hasta hace muy poco tiempo. La Guía de Navegación establecida en julio de 1994 ha supuesto un cambio importante en las reglas que regían el paso de buques mercantes. Las condiciones que contiene se pueden considerar normales para las difíciles circunstancias del paso, en especial por el Bósforo, dentro del marco del régimen de paso inocente. Sin embargo, la amplia posibilidad de suspensión del paso no justificada, en todas las causas recogidas en la Guía, por la seguridad de la navegación, va más allá de lo que el régimen de paso inocente admite en el mar territorial y, por su puesto, en los estrechos sometidos a tal régimen de paso, al estar prohibida la suspensión.

Si se contrasta el régimen de los estrechos turcos con el régimen de paso en tránsito se pueden apreciar unas diferencias sustanciales: 1) el régimen de paso en tránsito no distingue entre buques militares y buques mercantes, mientras que el régimen de Montreux sí; 2) el régimen de paso en tránsito implica el libre paso de buques de guerra, mientras que el régimen de Montreux implica notables restricciones al paso con relación al número de buques, tonelaje, su armamento y la necesidad de

notificación previa; 3) en el régimen de paso en tránsito los submarinos pueden navegar en inmersión, mientras que en la Convención de Montreux se establece que sólo pueden navegar en superficie, durante el día y sólo si es de un Estado ribereño del Mar Negro y tiene su base, el astillero de construcción o debe ser reparado en ese Mar; 4) la aeronavegación militar en el régimen de paso en tránsito está menos controlada que la aeronavegación civil, sometida a las reglas de la OACI, en tanto que en la Convención de Montreux la aeronavegación militar se puede entender como prohibida por los estrechos y el Mar de Mármara; 5) según el régimen de paso en tránsito, el paso de buques mercantes prácticamente sólo está condicionado a las reglas relativas a la seguridad de la navegación que el Estado establezca de conformidad con las reglas de la OMI y no puede ser suspendido; en cambio, la Guía de Navegación turca impone no sólo condiciones normales como las relativas a los requisitos del propio buque, sino que implica la suspensión en un buen número de situaciones, incluidas las de mala visibilidad, la notificación previa, aunque no se denomine así, en particular para los buques grandes y ciertas condiciones de control, modalidad de navegación, etc., que no pueden considerarse propias del régimen de paso en tránsito.

En resumen, el régimen de los estrechos turcos no sólo no se puede asimilar al régimen de paso en tránsito, sino que es más restrictivo que el propio régimen de paso inocente tal como debe ser aplicable a los estrechos e, incluso, al mar territorial.

14. El régimen del Sund y de los Belt se estableció en el

Tratado de Copenhague de 1857. Sin embargo, este texto requiere dos comentarios previos: 1) en principio, se establece sólo para el Sund ya que su objetivo principal era eliminar las tasas que Dinamarca cobraba por el paso por ese estrecho, aunque se ha considerado extendido a los tres estrechos en lo relativo al artículo 1, el único que aborda la cuestión del paso; 2) la regulación del paso en el artículo 1 es tan escaso que sólo contiene un enunciado de principio, lo que implica la necesidad de un desarrollo interno.

Aparte de esto hay que tener en cuenta la realidad del Sund que tiene como Estados ribereños a Dinamarca y Suecia, lo que lo diferencia de los estrechos turcos y Magallanes. Las buenas relaciones entre Dinamarca y Suecia durante el presente siglo han conducido a una regulación sobre el Sund muy similar en los dos Estados, que en términos generales es igualmente aplicable a los Belt. El artículo 1 del Tratado de 1857 parece enunciar el derecho de libre paso por el Sund para los buques mercantes de todos los Estados, siendo interpretado que tal disposición no es de aplicación a buques militares. En cualquier caso, el desarrollo posterior ha implicado cierto número de restricciones al paso de buques mercantes que pueden explicarse por razones de seguridad de la navegación. Por otro lado, la necesidad de regular el paso de buques de guerra y de regular cuestiones nuevas con relación a 1857, como el sobrevuelo de aeronaves militares y el paso de submarinos, ha conducido al establecimiento específico por parte de las autoridades suecas y danesas de reglas para estos supuestos, de 1966 en el caso de Suecia y de 1976 en el de Dinamarca. Reglas que contienen más

similitudes que diferencias entre sí.

El desarrollo por vía legal o reglamentaria del paso por el Sund y los Belt indica que el contenido del régimen es, a pesar del enunciado del artículo 1 del Tratado de 1857, mucho más próximo al del régimen de paso inocente que al del régimen de paso en tránsito, como se indica expresamente en alguna disposición interna. Las diferencias del régimen de los estrechos daneses con el régimen de paso en tránsito se pueden resumir en las siguientes: 1) el régimen de paso en tránsito no plantea restricciones especiales para el paso de buques de guerra con relación al paso de buques mercantes, en tanto que el régimen de los estrechos daneses pone condiciones en cuanto al número de buques en paso simultáneo y establece, en ciertas modalidades, la obligación de la notificación del paso; 2) el régimen de paso en tránsito es interpretado admitiendo la navegación en inmersión de los submarinos, en tanto que las reglas danesas y suecas obligan a éstos a navegar en superficie; 3) la aeronavegación militar en el régimen de paso en tránsito no contiene más que dos condiciones de las cuales la más importante, la relativa al respeto de las medidas de seguridad en el vuelo, es enunciada en términos ambiguos que dejan a los ribereños en una situación de escaso control sobre las mismas; en cambio, las normas danesas y suecas exigen la autorización o el permiso previo, salvo alguna excepción, plantean límites sobre las modalidades de sobrevuelo, las actividades de las aeronaves durante el mismo, los materiales y equipos que transporten los aviones y plantean, así mismo, la aplicación de las normas de la OACI y las normas danesas y suecas de desarrollo de éstas, relativas a la aviación civil, a las

aeronaves militares; 4) el paso de buques mercantes está condicionado, en el régimen de los estrechos daneses, por reglas que garantizan a Dinamarca y Suecia el control sobre las condiciones de una navegación segura (por ejemplo, rutas específicas para buques grandes o especiales, indicación de la especial conveniencia de tomar piloto danés para el paso por los Belt y el derecho a realizar inspecciones aduaneras sobre los buques en paso) y el control aduanero sobre los mismos, con el objeto de evitar perjuicios sobre el medio marino de la zona y sobre la Hacienda de estos Estados (actividades de contrabando); por su parte, el régimen de paso en tránsito sólo permite un mínimo control para los Estados ribereños en materia de seguridad de la navegación y prevención, reducción y control de la contaminación.

15. El Tratado chileno-argentino de 1881, al igual que el de Copenhague de 1857, sólo contiene una disposición (artículo 5) sobre el paso. Parece establecerse un régimen de libre paso para los buques de todas las naciones. Sin embargo, del proceso de negociación se deduce que tal enunciado responde a una condición argentina sobre Chile a cambio de reconocerle la titularidad sobre todas las riberas del estrecho y a la presión de los Estados Unidos para conseguir tal libertad por Magallanes. De hecho, las autoridades chilenas interpretaron tal enunciado, el mismo año 1881, como indicando un derecho de paso inocente. El desarrollo posterior en el orden interno chileno muestra el establecimiento de condiciones propias de un régimen de paso inocente y no de un régimen de libertad de navegación. La mayor

parte de esas normas son posteriores a la I Guerra Mundial, lo que significativamente coincide con la inauguración del Canal de Panamá en agosto de 1914. Este Canal constituye una vía marítima alternativa para la navegación interoceánica por Magallanes. Se puede presumir que esta ruta alternativa redujo el interés por Magallanes y, por lo tanto, la presión sobre Chile para matener un régimen de libre paso, lo que ha podido ser un factor principal para que Chile pudiese deslizar de forma progresiva el régimen de paso por Magallanes hacia el paso inocente en coherencia con su interpretación inicial del artículo 5 del Tratado de 1881.

Esta tendencia se puede apreciar si se compara el régimen aplicable a Magallanes con el régimen de paso en tránsito, considerado nuevo régimen general. Básicamente las diferencias son las siguientes: 1) el paso de buques de guerra por Magallanes está condicionada a un número máximo de buques en paso simultáneo por el estrechos, salvo permiso especial, y a la prohibición de transportar en ellos "unidades de desembarco", en tanto que el régimen de paso en tránsito no plantea ninguna condición específica; también se establece la obligación de notificación previa, no contemplada en el régimen de paso en tránsito, así como la prohibición de ciertas actividades como ejercicios militares, trabajos hidrográficos, etc.; 2) los submarinos tienen obligación de navegar en superficie en todas las aguas territoriales chilenas, incluidas las del estrecho, salvo autorización especial, en contraste con el régimen de paso en tránsito; 3) la aeronavegación militar de aviones transportados por buques en paso por el estrecho y las aguas territoriales, en

general, queda prohibida, salvo que se obtenga el correspondiente permiso, lo que se puede interpretar que se extiende a aviones militares que entren en el espacio aéreo chileno desde espacio aéreo libre, en contraste con el régimen de paso en tránsito; 4) el paso de buques mercantes por el estrecho está condicionado por la obligación de navegar con piloto chileno por el estrecho de Magallanes; aunque se exceptuaba transitoriamente la navegación interoceánica esta excepción desapareció ante ciertos accidentes; por la obligación de buques de ciertas dimensiones de solicitar y obtener la autorización previa para el paso, de realizar una navegación diurna y sólo en condiciones de buena visibilidad; todas estas condiciones no se contemplan expresamente en el régimen de paso en tránsito.

16. La comparación de los tres regímenes entre sí y con relación a los regímenes de paso por los estrechos de carácter general indica que: 1) los principios aplicables, en los tres textos convencionales de 1857, 1881 y 1936, a los buques mercantes indican la teórica existencia de un régimen de libre paso para los mismos; 2) el desarrollo interno en los tres casos indica que el régimen de paso para buques mercantes se ha deslizado hacia una mayor restrictividad, equiparándose por vía de desarrollo interno al régimen de paso inocente e incluso restringiéndolo aún más a través de las reglas sobre suspensión, notificación y/o autorización y pilotaje; 3) en los tres casos se aprecia una tendencia, con matices distintos entre ellos, a contradecir los principios del paso convencionalmente recogidos para buques mercantes a través de normas de objetivo y espíritu

contrarios a aquellos; 4) en los tres casos se tiende a distinguir las reglas aplicables a buques mercantes de las aplicables a buques militares, bien en el plano interno (estrechos daneses y Magallanes), bien en la convención especial (estrechos turcos), estableciendo en los tres casos condiciones especialmente restrictivas; 5) en los tres casos se prohíbe la navegación de submarinos en inmersión; en los tres casos la aeronavegación militar resulta muy restringida o prohibida y , en cualquier caso, la autorización o el permiso para el sobrevuelo constituyen práctica habitual.

Estos desarrollos son en gran medida el resultado del interés de los propios Estados ribereños en restringir y condicionar el paso y se han realizado al hilo de situaciones internacionales debidamente oportunas. Aunque los motivos y los intereses que pueden explicar la permisibilidad internacional ante estos desarrollos varíen entre los tres casos, el resultado ha sido una aceptación tácita general de los mismos, confirmada en el proceso de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que condujo a la adopción de la Convención de Jamaica de 1982 y, en particular, a la adopción del artículo 35,C.

17. El artículo 35,C plantea una situación de tratados sucesivos concernientes a la misma materia y, por lo tanto, requiere la consideración de lo que el Derecho Internacional de los Tratados establece sobre esta cuestión. El mantenimiento de los convenios de larga data relativos a ciertos estrechos fue planteado por varios Estados, entre los que estaban los propios

ribereños, sin ninguna limitación, salvo la mención temporal ("...de larga data y aún vigentes..."), ni condición y fue aceptado, de forma general, por los Estados participantes.

Sin embargo, la práctica actual muestra la existencia de una cierta variedad de cláusulas convencionales de concurrencia. Entre las cláusulas de compatibilidad suelen ser frecuentes aquellas que incluyen directrices para la aplicación del régimen más especial, como puede ser el caso de la propia Convención de Jamaica de 1982, en su artículo 237. Sin embargo, en otras ocasiones las cláusulas de compatibilidad se limitan a hacer una declaración de compatibilidad general, como es el caso del artículo 35,C dentro del límite temporal que establece. Así, si se interpreta literalmente, puede conducir a la prevalencia mecánica de las disposiciones del tratado anterior, lo que en el caso del artículo 35,C no es el resultado de una interpretación determinada del artículo 30,2 de la Convención de Viena de 1969, sino de las propias indicaciones del artículo 35,C.

Parece lógico que tratándose de declaraciones de compatibilidad general no se pueda concluir que cualquier declaración de compatibilidad implica siempre como corolario necesario la automática prioridad de las disposiciones del tratado previo, más aún cuando el tratado anterior no regula todos los aspectos del tema regulado en el tratado posterior. Lo más seguro que puede deducirse de las cláusulas de compatibilidad es la intención de las Partes de renunciar a la prevalencia del tratado posterior por el mero hecho de serlo.

La C.D.I. confirmó la amplia variedad de cláusulas convencionales que se incluyen en el artículo 30,2. Entre esa

variedad incluye las cláusulas que declaran que el tratado no menoscaba las obligaciones contraídas por los Estados en virtud de otro tratado, lo que sería el caso del artículo 35,C. Según la Comisión no es necesario que el artículo 30,2 recoja de manera especial ninguna de esas cláusulas. El resultado es que ni el artículo 30,2 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 aporta indicaciones específicas, ni el artículo 35,C de la Convención de Jamaica de 1982 aporta directrices que faciliten la aplicación. Por lo tanto, lejos de ofrecer claridad sobre la situación de concurrencia se limitan a plantearla.

Desde esta perspectiva, la interpretación del artículo 35,C debe de partir de la base de que fue propuesto dentro de un paquete de disposiciones mucho más amplio por las principales potencias marítimas y las potencias ribereñas de los estrechos en cuestión aceptaron el nuevo régimen de paso en tránsito a condición de que se reconociesen los regímenes especiales de los estrechos de los que eran ribereños. Es decir, en gran parte el artículo 35,C no fue una cuestión planteada por sí misma, sino, más bien, como un instrumento de negociación y mutuas concesiones y su aceptación general es la aceptación de un pequeño grupo de Estados interesados (ribereños y usuarios) y un gran grupo de Estados con un interés mínimo o sin interés en la cuestión. En la mayoría de los casos se trataba de Estados que por tener un gran interés en el extensión del mar territorial a 12 millas y en el establecimiento de una zona económica de 200 millas, estaban dispuestos a aceptar disposiciones que no les afectaban directamente. En realidad, por lo tanto, se trata de una aceptación interesada minoritaria y de una no oposición

indiferente de una gran mayoría, más que de una aceptación general interesada.

En esta perspectiva, la aplicación de los regímenes especiales de larga data sólo puede plantear problemas jurídicos de aplicación entre los pocos Estados especialmente interesados. A la vista del desarrollo interno de esos regímenes convencionales especiales se podía esperar que hubiesen existido controversias jurídicas planteadas en el terreno internacional. Sin embargo, ninguna de las controversias se ha desarrollado más allá del terreno de lo diplomático y lo político, salvo la relativa al puente que Dinamarca proyectó y construyó sobre el Gran Belt, actuación demandada por Finlandia ante el T.I.J. No se trata, por lo tanto, de normas directas relativas al régimen, sino de una actuación que podría afectar al paso de ciertos "buques" muy especiales. Esto parece indicar que no hay un interés suficiente que justifique un proceso jurisdiccional internacional, según los Estados interesados, y que no parecen encontrarse argumentaciones jurídicas suficientes para plantear tales reclamaciones.

Este último parece evidente ante el dato de que hasta mediados de los sesenta no existía ningún régimen general convencional que se aplicase a los estrechos. La Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua de 1958 estableció como régimen general el de paso inocente, tanto para el mar territorial como para los estrechos cuyas aguas tuviesen tal carácter. Puesto que el desarrollo interno de los regímenes especiales de larga data se orientaban hacia tal régimen la compatibilidad venía dada por los restrictivos contenidos sin necesidad de una cláusula de

compatibilidad. Además, el orden marítimo de ese período se caracterizaba por un importante grado de desorden que hacía difícil cuestionar regímenes avalados por una larga práctica no rechazada.

La celebración de la III Conferencia y la adopción de la Convención de 1982 podía haber planteado un problema si no hubiese recogido una cláusula de compatibilidad con relación a los regímenes de larga data. Sin embargo, al haber recogido tal cláusula en el artículo 35,C daba renovada vigencia a aquellos regímenes establecidos con suficiente anterioridad. El único límite del artículo 35,C reside en el carácter de convenios de larga data. Este límite plantea un doble problema: 1) con relación a aquellos convenios que establecen normas sobre el paso, pero no se consideran de larga data. El caso del Tratado de Paz egipcio-israelí y el estrecho de Tirán lo ilustra, en el sentido de que parece crear una situación discriminatoria entre los regímenes convencionales de larga data y los recientes; parece que estos últimos no podrían establecerse con un contenido contrario al del régimen general para los estrechos por no quedar incluidos en la cláusula de compatibilidad del artículo 35,C, mientras aquellos sí podrían contener disposiciones contrarias. 2) determinar con precisión lo que significan los términos "larga data", cuestión que puede ser respondida desde el planteamiento según el cual los regímenes especiales se consagran a través de la práctica y de la ausencia de rechazos específicos que pueden adoptar la forma principal de demandas jurídicas ante órganos jurisdiccionales internacionales.

18. Todas estas cuestiones plantean una pregunta esencial sobre el artículo 35,C, ¿permite cualquier desarrollo interno o internacional de esos regímenes convencionales? y si no es así, ¿hasta dónde permitiría su desarrollo y qué tipo de límite existiría?. Las cláusulas convencionales de compatibilidad están pensadas para permitir la vigencia y la aplicación de tratados sobre la misma materia al margen de la aplicación general del principio de temporalidad. En este sentido, el tratado posterior no implica la pérdida de vigencia del anterior; así, cuando la cláusula es del tipo de una cláusula de compatibilidad general no condicionada, se establece de manera tácita que las posibles contradicciones de contenido entre los regímenes contemplados en los dos tratados son posibles y probablemente evidentes, ya que, de lo contrario, no haría falta la cláusula de compatibilidad, bastando la aplicación del principio general de temporalidad.

Las cláusulas de compatibilidad general implican la posibilidad de existencia de contradicciones de contenido entre el tratado referente y el de referencia. La cuestión es si esa posibilidad se extiende a los desarrollos de orden interno de los tratados de referencia, en este caso a los desarrollos internos de los regímenes convencionales especiales. La Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados establece como uno de los principios básicos del orden internacional el "pacta sunt servanda", cuya consecuencia inmediata es que ningún Estado podrá invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación del incumplimiento del tratado. Puesta en relación con el artículo 30,2 de dicha Convención de Viena y con el artículo 35,C de la Convención de Jamaica se puede afirmar que

las normas internas chilenas, danesas y suecas podrían, en algunos aspectos, ser contradictorias con los propios regímenes especiales de los que son desarrollo y, en especial, con el principio de libertad de paso que parece que orienta a los Tratados de 1857 y 1881. Sin embargo, los términos del artículo 35,C parecen indicar que lo que no quedará afectado por las disposiciones de la Parte III es el "régimen jurídico de los estrechos" en su conjunto, cuando el paso esté regulado "total o parcialmente" por convenios de larga data. Tratándose de convenios que regulan "parcialmente", es lógico que exista un desarrollo interno. El período de tiempo de aplicación de esos regímenes sin demandas de los Estados usuarios permite afirmar que la existencia de posibles contradicciones entre las normas internas y los principios convencionales relativos al paso no podría mantenerse sin discusión. Hasta la existencia de un régimen de paso general, convencionalmente establecido, los desarrollos internos forman parte del régimen jurídico de los estrechos y no plantean problemas jurídicos si estos no son planteados por terceros usuarios.

La cuestión se plantea a partir del momento de la adopción y apertura a la firma de la Convención de Jamaica de 1982 que contiene el nuevo régimen de paso en tránsito, considerado como el general, y la aceptación de los regímenes convencionales de larga data. El artículo 35,C no puede ser considerado como un cheque en blanco para todos los Estados con regímenes convencionales especiales de larga data y en particular no puede justificar cualquier tipo de desarrollo interno posterior a la existencia de la Convención de Jamaica. Se puede considerar que

existe un límite al desarrollo posterior a 1982 de los regímenes convencionales de larga data que reside en el contenido que tienen aquellos regímenes de paso que serían aplicables a los estrechos, sea el de paso en tránsito o el de paso inocente, en el caso de que no estuviesen regidos por convenios especiales de larga data.

Considerando en concreto los tres casos estudiados se puede afirmar que en el caso de los estrechos daneses el desarrollo del régimen se ha realizado, en sus aspectos esenciales, en normas internas de los años 50, 60 y 70, en gran medida al hilo del proceso de codificación y desarrollo progresivo del Derecho del Mar, pero antes de que el proceso de la III Conferencia concluyese con la adopción de la Convención de Jamaica. Esto significa, en la perspectiva aquí adoptada que el contenido del régimen de los estrechos daneses es perfectamente lícito desde el punto de vista del artículo 35,C.

El desarrollo chileno del régimen de Magallanes se ha realizado a lo largo de muchos años, pero especialmente entre 1914 y los años setenta. Sin embargo, el Tratado chileno-argentino de 1984 plantea un problema mayor ya que introduce en el Anexo II una serie de disposiciones restrictivas que, en su mayoría, estaban ya contempladas en el orden chileno con anterioridad, pero que en el caso de la suspensión del paso no estaba contemplada con anterioridad. La suspensión, tanto en el régimen de paso inocente como en el de paso en tránsito, está completamente prohibida y, en 1984, el texto de la Convención de Jamaica ya estaba definitivamente fijado. Aunque el Tratado de 1984 hace referencia al de 1881 en lo que sería una relación

encuadrable en el artículo 30,2 de la Convención de Viena de 1969 y en las cláusulas de concurrencia y compatibilidad, esto no puede justificar la adopción de una cláusula de suspensión del paso, suspensión que está expresamente prohibida bajo el régimen de paso en tránsito que sería el de aplicación en el caso de Magallanes de no existir un régimen especial de larga data.

En el caso de los estrechos turcos el problema principal lo plantean ciertos contenidos establecidos en la Guía de Navegación de 1994. Esta Guía es pocos meses anterior a la entrada en vigor de la Convención de Jamaica. Si se considera que tanto el Bósforo como los Dardanelos comunican el Mar Negro y el Mar Egeo, respectivamente, con el Mar de Mármara se puede pensar que podrían encajar en el artículo 45,1,a de la Convención de Jamaica, siendo, por lo tanto, el régimen de paso inocente el que sería aplicable de no estar sometidos a un régimen especial de larga data. Partiendo de esto, la posibilidad de suspensión del paso establecida en la Guía de 1994 no estaría dentro de las medidas que Turquía podría establecer, puesto que no se contempla en el régimen de paso inocente aplicable a los estrechos. La obligación de notificación que en la práctica se deduce de los contenidos de la Guía tampoco estaría dentro de lo que Turquía podría exigir a los buques en paso.

BIBLIOGRAFÍA**OBRAS GENERALES**

- Akehurst, M., Introducción al Derecho Internacional, Madrid, 1988. Traducción: Manuel Medina Ortega.
- Brodie, B., Guerra y Política, México, 1978. Traducción: Eduardo Suárez.
- Butler, W., The Soviet Union and the Law of the Sea, Baltimore, 1971.
- Carrillo Salcedo, J.A., Curso de Derecho Internacional Público, Madrid, 1991.
- Casanovas y La Rosa, O., Casos y textos de Derecho Internacional Público, Madrid, 1990.
- Chung, CH.O., Pyongyang between Peking and Moscow. North Korea's involvement in the dispute, 1958-1975, Alabama, 1978.
- Díez de Velasco, M., Instituciones de Derecho Internacional Público, Madrid, 1994.
- Dupuis, Ch., Le Droit des Gens et les rapports des grandes puissances avec les autres États avant le Pacte de la Société des Nations, París, 1924.
- Edmonds, R., Política Exterior Soviética, 1962-73, Madrid, 1977. Traducción: M^a José Triviño Seoane.
- Encina, F., La cuestión de límites entre Chile y Argentina, Santiago de Chile, 1959.
- Espada Ramos, M^a L., El Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, Granada, 1974.
- Freitas, S. de, De iusto imperio Lusitanorum Asiatico,

publicado en edición bilingüe (latín-español), Valladolid, 1925.

Traducción: J. Zurita.

- Ginsburg, G., Pinkele, C.F., The Sino-Soviet Territorial Dispute, 1949-1964, Nueva York, 1978.

- Gitting, J., Survey of the Sino-Soviet Dispute, 1963-1967, Oxford, 1968.

- González Campos, J.D. y otros, Curso de Derecho Internacional Público, Madrid, 1992.

- Grocio, H., Del Derecho de la Guerra y de la Paz, Tomo I, Madrid, 1925. Traducción: J. Torrubiano Ripoll.

- Guerrero, J.G., La codification du Droit International. La première Conférence (La Haye, 13 mars-12 avril, 1930), París, 1930.

- Ibáñez, A., Cuestión de límites entre Chile y la República Argentina, Valparaiso, 1874.

- I.E.P., Los Documentos de Yalta, Madrid, 1956. Traducción: Gonzalo Aguirre de Cárcer.

- Irigoven, B. de, Discursos, Buenos Aires, 1882.

- Kinder, H., Hilgemann, W., Atlas Histórico Mundial, Tomo II, Munich-Madrid, 1980. Traducción: A. Dieterich Arenas.

- Kiss, C.A., Selected multilateral Treaties in the Field of the Environment, Nairobi, 1983.

- Kitsikis, D., El Imperio Otomano, México, 1989.

- Kunz, J.L., La problemática actual de las leyes de la guerra, Valladolid, 1955.

- Lagos Carmona, G., Las Fronteras de Chile, Santiago de Chile, 1966.

- Lesourd, J.A., Gérard, C., Histoire économique (XIX-XX

siècles), París, 1964.

- Maiwald, S., Der Berliner Kongress 1878 und das Völkerrecht, Stuttgart, 1948.

- Mangas Martín, A. (ed.), La Escuela de Salamanca y el Derecho Internacional en América. Del pasado al futuro. Jornadas Iberoamericanas de la A.E.P.D.I.R.I., Salamanca, 1993.

- Moore, J.B., A Digest of International Law, Washington, 1906, Tomo I.

- Noel-Baker, Ph., La carrera de armamentos. Un programa para el desarme mundial, Madrid, 1965.

- Pastor Ridruejo, J.A., Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales, Madrid, 1994.

- Remiro Brotons, A., Derecho Internacional Público, vol.II, Derecho de los Tratados, Madrid, 1987.

- Remiro Brotons, A., y otros, Derecho Internacional, Madrid, 1997.

- Renouvin, P., Historia de las Relaciones Internacionales, Tomo II, vol.I, Madrid, 1967.

- Roberts, A.; Guelff, R., Documents on the Laws of War, Oxford, 1982.

- Rodríguez Carrión, A., Lecciones de Derecho Internacional Público, Madrid, 1990.

- Rousiers, P.de, Les grandes industries modernes. Tomo IV: Les transports maritimes. París, 1924.

- Sack, R.D., Human Territoriality. Its theory and history, Cambridge, 1986.

- Schmitt, C., Tierra y Mar. Consideraciones sobre la Historia Universal, Madrid, 1952. Traducción: Rafael Fernández-

Quintanilla.

- Suárez, F., De Legibus..., edición crítica bilingüe preparada por Luciano Pereña y otros, C.S.I.C., Instituto "Francisco de Vitoria", Madrid, 1971-1981, Tomo I, Libro II.
- Tapia Salinas, L., Curso de Derecho Aeronáutico, Barcelona, 1980.
- Tinbergen, J. (coord.), Reestructuración del orden internacional, México, 1977. Traducción: Eduardo L. Suárez.
- Torres Ugena, N.(comp.), Textos Normativos de Derecho Internacional Público, Madrid, 1996.
- Truyol y Serra, S., Fundamentos de Derecho Internacional Público, Madrid, 1970.
- Truyol y Serra, A., Historia de la Filosofía del Derecho y del Estado, Tomo II, Madrid, 1975.
- Truyol y Serra, A., Théorie du Droit International Public, R.C.A.D.I., 1981 - IV, Tomo 173, publicado como volumen aparte, Londres- Boston-Dordrecht.
- Truyol y Serra, A., La Sociedad Internacional, Madrid, 1993.
- Vattel, E.de, The Law of Nations or the principles of Natural Law applied to the conduit and to the affairs of Nations and the Sovereigns, Washington, Carnegie Institute, 1916, vol.III, Libros I, II, III y IV.
- Verdross, A., Derecho Internacional Público, Madrid, 1976. Traducción: Antonio Truyol y Serra y Manuel Medina.
- Walters, F.P., Historia de la Sociedad de Naciones, Madrid, 1971. Traducción: M.T.R. de Arellano y M. Medina Ortega.

OBRAS GENERALES SOBRE EL DERECHO DEL MAR

- Anand, R.O., Origin and development of the Law of the Sea, La Haya, 1982.
- Azcárraga Bustamante, J.L., Legislación Internacional Marítima, Madrid, 1955.
- Azcárraga Bustamante, J.L., Derecho del Mar, dos volúmenes, Alcalá de Henares, 1983.
- Bowett, D.W., The Law of the Sea, Manchester, 1967.
- Dupuy, R.J.; Vignes, D. (edit.), Traité du Nouveau Droit de la Mer, París, 1985.
- Fahl, G., El principio de la libertad de los mares. Práctica de los Estados de 1493 a 1648, Madrid, 1974. Traducción: D. Schilling Thon.
- García-Huidobro, E., Derecho Internacional Marítimo, Santiago de Chile, 1984.
- Gidel, G., Le Droit International Public de la Mer, París, 1934, tres volúmenes; en especial, vol.III: La Mer Territoriale et la Zone Contigüe.
- Grocio, H., De la Libertad de los Mares, Madrid, 1956. Traducción: V. Blanco García y L. García Arias.
- Jessup, Ph.C., The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction, Nueva York, 1920.
- Jiménez Piernas, C., La revisión del estatuto territorial del Estado por el nuevo Derecho del Mar, Alicante, 1990.
- Messeguer Sánchez, J.L., La extensión del mar territorial en España. Estudio histórico, (tesis doctoral), Murcia, 1972.
- Nordquist, M.H., y otros, United Nations Convention on the Law

of the Sea 1982, a Commentary, Dordrecht, 1985.

- O'Connell, D. P., The International Law of the Sea, Oxford, 1982-1984, dos volúmenes.

- Oda, S., The Law of the Sea in our time, II, The United Nations Sea Bed Committee, 1968-1973, Leiden, 1977.

- Orrego Vicuña, F., Chile y el Derecho del Mar, Santiago de Chile, 1972.

- Platzöder, R., y otros, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, vol.4, Documents, Nueva York, 1983.

- Poch y Gutiérrez de Caviedes, A. (coord), La Actual Revisión del Derecho del Mar, dos volúmenes, Madrid, 1974.

- Pueyo Losa, J., El archipiélago oceánico. Regulación jurídico-marítima internacional, Madrid, 1981.

- Raestad, A., La Mer Territoriale. Études historiques et juridiques, París, 1913.

- Sánchez Rodríguez, L.I., La zona exclusiva de pesca en el nuevo Derecho del Mar, Oviedo, 1977.

- Suárez de Vivero, J.L., El Nuevo Orden Oceánico. Consecuencias Territoriales, Sevilla, 1985.

- Trigo Chacón, M., Derecho Internacional Marítimo. La III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Madrid, 1996.

- Yturriaga Barberán, J.A., Ámbitos de soberanía en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Una perspectiva española, Madrid, 1993.

OBRAS ESPECÍFICAS SOBRE ESTRECHOS INTERNACIONALES

- Alexandersson, G., The Baltic Straits, La Haya, 1982.
- Baxter, R.R., The Law of International Waterways with particular regard to Interoceanic Canals, Harvard, 1964.
- Brüel, E., International Straits. A Treatise on International Law, dos volúmenes, Londres, 1947.
- Butler, W.E., Northeast Artic Passage, Alphen aan den Rijn, 1978.
- Escudero Guzmán, J., Situación jurídica internacional de las aguas del Estrecho de Magallanes, Santiago de Chile, 1927.
- Koh, K.L., Straits in International Navigation, Nueva York, 1982.
- Lapidoth, R., Les Détroits en Droit International, París, 1972.
- Lapidoth, R., The Red Sea and the Gulf of Aden, vol.V, de la Colección: International Straits of the World Series, La Haya, 1982.
- Martinic, M., Historia del Estrecho de Magallanes, Santiago de Chile, 1977.
- Morris, M.A., The Strait of Magellan, Dordrecht, 1989.
- Pelliza, M.E., La cuestión del Estrecho de Magallanes, Buenos Aires, 1969.
- Pharand, D., The Northwest Passage: Artic Straits, Dordrecht, 1984.
- Yturriaga Barberán, J.A., Straits Used for International Navigation. A Spanish perspective, Dordrecht, 1991.

ARTÍCULOS

- Alexandrowicz, C.H., "Freitas versus Grotius", B.Y.B.I.L., XXXV, 1959, pp.162-182.
- Arenal Moyúa, C., "La visión de la Sociedad Mundial en la Escuela de Salamanca", en La Escuela de Salamanca y el Derecho Internacional en América. Del pasado al futuro, Salamanca, 1993, pp.27-48.
- Barcia Trelles, C., "El Mar como Factor de Protagonismo en la Política Internacional", Conferencia dictada en 1943 en la Escuela Naval Militar de Marín, publicada por Editora Universitaria Compostelana, Santiago de Compostela, 1945, pp.1-64.
- Barcia Trelles, C., "Fray Serafín de Freitas y el problema de la libertad oceánica", en Estudios de política internacional y Derecho de Gentes, Madrid, 1948, pp.547-567.
- Brüel, E., "Die Brücke über der kleinen Belt und das Völkerrecht", Zeitschrift für Völkerrecht, 1935, n°.3, pp.325-328.
- Brüel, E., "Les détroits danois au point de vue du Droit International", R.G.D.I.P., XXXVI, 1929, pp.116-120.
- Brüel, E., "Les détroits danois au point de vue du Droit International", R.C.A.D.I., 55, 1936-I, pp.595-696.
- Burke, W.T., "Submerged Passage through Straits: Interpretation of the Propose Law of the Sea Treaty", 52, Washington Law Review, 1977.
- Caminos, H., "The legal régime of straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea", R.C.A.D.I., 1987-V,

Tomo 205, pp.19-235.

- Carrillo Salcedo, J.A., "Funciones del acto unilateral en el régimen jurídico de los espacios marítimos", Separata de la Revista "TEMIS", editada por la Facultad de Derecho de la Universidad de Zaragoza, n° 6, 1959.

- Cerezo de Diego, P., "Orígenes de la Teoría del Mar Territorial en Bartolo de Sassoferrato", R.E.D.I, vol.XXX, 1977, pp.237- 255.

- Cerezo Galán, P., "Del ius communicationis a la voluntad de comunicación", Expoforum,4, Documentos, Sevilla, 1987, pp.41- 54.

- Cuenca Anaya, J., "Antecedentes y preparación de la Conferencia sobre el Derecho del Mar", en La actual revisión del Derecho del Mar, vol.I, Madrid, 1974.

- Dean, A.H, "The Geneve Conference on the Law of the Sea: what was accomplished", A.J.I.L., 52, 1958, pp.607-628.

- Dcaux, E., "L'affaire du passage par le Grand-Belt (Finlande, C. Danemark). Demande en indication de mesures conservatoires. Ordonnance du 29 juillet 1991", A.F.D.I.,XXXVII,1991,pp.444- 454.

- Dupuy, R.J., "La visión de l'humanité dans l'école de Salamanca du XVI Siècle", en La Escuela de Salamanca y el Derecho Internacional en América. Del pasado al futuro, Salamanca, 1993, pp.63-65.

- El Baradei, M., "The Egyptian-Israeli Peace Treaty and access to the Gulf of Akaba: a new legal régime", A.J.I.L., 76, 1982, pp.532-554.

- Favilli, V., "Le nouveau pont sur le Petit-Belt du point de vue du Droit International", Revue de Droit International et de Législation Comparée, 17, 1936, 3ª serie, pp.633-644.

- G.F., "The Straits Convention of Montreux, 1936", B.Y.B.I.L.,

XVIII, 1937, pp.186-191.

- Gidel, G., "Le Mer Territoriale et la Zone Contigüe", R.C.A.D.I., 48, 1934-II, pp.137-277.

- Giuliano, M., "The régime of straits in General International Law", Italian Yearbook of International Law, 1, 1975, pp.16-26.

- Golmayo Cifuentes, E., "Los factores estratégicos en el proceso de revisión del Derecho del Mar", en La Actual Revisión del Derecho del Mar, vol.I, Madrid, 1974, pp.113-154.

- González Campos, J.D., "Navegación por el Mar Territorial, incluidos los estrechos", en La Actual Revisión del Derecho del Mar, vol.I., Madrid, 1974, pp.285-398.

- Gross, J., "The Geneva Conference on the Law of the Sea and the right of innocent passage through the Gulf of Aqaba", A.J.I.L., 53, 1959, pp.580-592.

- Hill, Ch.E., "Le régime international des détroits maritimes", R.C.A.D.I., 45, 1933-III, pp.479-553.

- Knight, H.G., "The Kiev and the Turkish Straits", A.J.I.L., 71, 1977, pp.125-129.

- Labrousse, H., "Les problèmes militaires du nouveau Droit de la Mer", R.C.A.D.I., colloque workshop, 1981, pp.307-314.

- Lapidoth, R., "The Strait of Tiran, the Gulf of Akaba and the 1979 Treaty of Peace between Egypt and Israel", A.J.I.L., 77, 1983, pp.84-108.

- Layne, Ch.; Schwarz, B., "Sin enemigos: la nueva hegemonía norteamericana", VIII, n°37, Política Exterior, 1994, pp.83-99.

- Luttwak, E., "The Political Uses of Seapower", Free Press Paperback, 1974, pp.1-38.

- Mandelstam, A.N., "La politique russe d'accès à la méditerranée

au XX° siècle", R.C.A.D.I., 47, 1934-I, pp.602-801.

- Marín López, A., "El paso por los estrechos", Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz, 1984, Bilbao, 1985, pp.63-98.

- Mckinnon Wood, H., "The Treaty of Paris, and Turkey's Status in International Law", A.J.I.L., 37, 1943, pp.262-274.

- Messequer Sánchez, J.L., "El caso del Arlington (1859-1860)", R.E.D.I., 1975, n°1-3, pp.11-32.

- Miaja de la Muela, A., "Las ideas fundamentales del Derecho de Gentes en la obra de Fray Serafín de Freitas", Anuario de la Asociación Francisco de Vitoria, V, 1932-33, pp.171-201.

- Moore, J.N., "The Régime of Straits and the third United Nations Conference on the Law of the Sea", 74, A.J.I.L., 1980, pp.77-121.

- Oxman, B.H., "The third United Nations Conference of the Law of the Sea: 1977 New York Session", 72, A.J.I.L., 1978, pp.57-83.

- Pardo, A. y Mann Borgese, E., "La administración de los océanos", en Reestructuración del orden internacional, coordinada por Jan Tinbergen, México, 1977, pp. 484-505.

- Pastor Ridruejo, J.A., "La Convención de 1982 sobre el Derecho del Mar y los intereses de España", Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz, 1983. Bilbao, 1984, pp.73-103.

- Pérez González, M., "El Derecho del Mar: espacios y competencias", Anuario del I.H.-L.-A.D.I., 1973, n°4, pp.523- 555.

- Pérez González, M., "La ordenación jurídica del mar: factores en presencia", Temas Marítimos (Santiago de Compostela), 1981, pp.9-27.

- Rauch, E., "Military uses of the oceans", German Yearbook of

International Law, 28, 1985, pp.229-268.

- Reibstein, E., "Das Völkerrecht der deutschen Hanse", Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht, 17, 1956-57, pp.38-92.

- Reisman, W.M., "The Régime of Straits and National Security: an appraisal of International Law-Making", 74, A.J.I.L., 1980, pp.48-75.

- Rigaux, F., "Ius communicationis et Droit International Privé", en La Escuela de Salamanca y el Derecho Internacional en América. Del pasado al futuro, Salamanca, 1993, pp.67-76.

- Riquelme Cortado, R., "Reflexiones sobre la firma y la ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982). A propósito de la firma de España", VIII, Anuario de Derecho Internacional, 1985, pp.185-210.

- Rougier, A., "La question des détroits et la Convention de Lausanne", R.G.D.I.P., 31, 1924, pp.309-338.

- Rousseau, Ch., "Visite des contre-torpilleurs américains Turner et Dyess dans le Mer Noire", R.G.D.I.P., 73, 1969, pp.845-848.

- Ruiz Colomé, M^a A., "Un asunto judicial efímero sobre estrechos internacionales: el asunto del Gran Belt", R.E.D.I., XLV, 1993, 2, pp.315-336.

- Smith, H.A., "Le développement moderne des lois de la guerre maritime", R.C.A.D.I., 63, 1938-I, pp.607-691.

- S.I.P.R.I., "Antisubmarine Warfare", World Armaments and Disarmament, Yearbook, 1974, pp.303-325.

- Staël-Holstein, L. de, "Le nouveau régime du Sund", Revue de Droit International et de Législation Comparée, 13, 1972, 3^a serie, pp.800-812.

- Stevenson, J.R., "International Law and the Oceans", U.S.Dept. State Bulletin, 62 (march 1970), pp.339-341.
- Stevenson, J.R.; Oxman, B.H., "The Preparations for the Law of the Sea Conference", 68, A.J.I.L., 1974, pp.1-32.
- Stevenson, J.R.; Oxman, B.H., "The third United Nations Conference on the Law of the Sea: the 1974 Caracas Session", 69, A.J.I.L., 1975, pp.1-30.
- Stevenson, J.R.; Oxman, B.H., "The third United Nations Conference on the Law of the Sea: the 1975 Geneva Session", 69, A.J.I.L., 1975, pp.763-797.
- Torrelli, M., "Nouvelle réglementation de la navigation sur le Bosphore", Cronique, R.G.D.I.P., 1994, n°4, p.997.
- Treves, T., "La navigation", en Traité du Nouveau Droit de la Mer, París, 1985, pp.687-808.
- Treves, T., "Problemas Generales del Derecho Internacional a la luz de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz, 1984, Bilbao, 1985, pp.17-62.
- Truyol y Serra, A., "L'expansion de la Sociéte Internationale aux XIX° et XX° siècles", R.C.A.D.I., 116, 1965-III, pp.89-179.
- Truyol y Serra, A., "El Derecho de Gentes como Derecho Universal", en La Escuela de Salamanca y el Derecho Internacional en América. Del pasado al futuro, Salamanca, 1993, pp.17-25.
- Vries Lentsch, P. de, "The Right of Overflight over Strait States and Archipelagic States; Developments and Prospects", Netherland Yearbook of International Law, XIV, 1983, pp.165-225.
- Walker, W.L., "Territorial waters: the cannon shot rule", B.Y.B.I.L., XXII, 1945, pp.210-231.

DOCUMENTACIÓN

- Actas de la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Ginebra, 1958:

- * Vol.I, Documentos preparatorios, A/CONF.13/37.
- * Vol.II, Actas resumidas de las sesiones plenarias, A/CONF.13/38.
- * Vol.III, Actas resumidas de las sesiones de la I Comisión, A/CONF.13/39.

- II Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Documentos Oficiales. Actas resumidas de las sesiones plenarias y de las sesiones de la Comisión plenaria. Anexos y Acta Final. Ginebra, 17 de marzo - 26 de abril, 1960, A/CONF.19/8.

- III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Documentos Oficiales:

- * Vol.I, Actas resumidas de las sesiones plenarias, primer período de sesiones: Nueva York, 3-15 diciembre, 1973; actas resumidas de las sesiones plenarias y de la Mesa de la Conferencia, segundo período de sesiones: Caracas, 20 junio - 29 agosto, 1974.
- * Vol.II, Actas resumidas de las sesiones de la II Comisión, segundo período de sesiones: Caracas, 13 julio - 28 agosto, 1974.

- * Vol.III, Documentos de la Conferencia, segundo período de sesiones: Caracas, 1974.
- * Vol.IV, Actas resumidas de las sesiones de la II Comisión, tercer período de sesiones: Ginebra, 17 marzo - 9 mayo, 1975.
- * Vol.V, Actas resumidas de las sesiones plenarias, de la Mesa de la Conferencia y de la II Comisión, cuarto período de sesiones: Nueva York, 15 marzo - 7 mayo, 1976.
- * Vol.VI, Actas resumidas de las sesiones plenarias, de la Mesa de la Conferencia, de la I Comisión y de la III Comisión, quinto período de sesiones: Nueva York, 2 agosto - 17 septiembre, 1976.
- * Vol.VII, Actas resumidas de las sesiones plenarias, de la Mesa de la Conferencia, de la I, II y III Comisión, sexto período de sesiones: Nueva York, 23 mayo - 15 julio, 1977.
- * Vol.IX, Actas resumidas de las sesiones plenarias, de la Mesa de la Conferencia y de la I, II y III Comisión, séptimo período de sesiones: Ginebra, 28 marzo - 19 mayo, 1978. Continuación séptimo período de sesiones: Nueva York, 21 agosto - 15 septiembre, 1978.
- * Vol. X, Documentos de la Conferencia, séptimo período de sesiones, Nueva York, 1978.
- * Vol.XI, Actas resumidas de las sesiones plenarias, de la Mesa de la Conferencia y de la I, II y III Comisión, octavo período de sesiones: Ginebra, 19

marzo - 27 abril, 1979.

- * Vol.XIV, Actas resumidas de las sesiones plenarias, de la Mesa de la Conferencia, de la I y III Comisión, continuación del noveno período de sesiones: Ginebra, 28 julio - 29 agosto, 1980.
- * Vol.XVI, Actas resumidas de las sesiones plenarias, de la I y II Comisión, undécimo período de sesiones: Nueva York, 8 marzo - 30 abril, 1982.
- * Vol.XVII, Actas resumidas de las sesiones plenarias, parte final del undécimo período de sesiones: Nueva York, 22 septiembre - 10 diciembre, 1982.

- II Conferencia Internacional de la Paz. Actes et Documents, La Haye, 15 junio - 18 octubre, 1907, vol.III.

- Conférence pour la Codification du Droit International, Société des Nations, vol.II, eaux territoriales (trabajos preparatorios y posición de los Estados), Geneve, 1929.

- Recueil des Traités de la Société des Nations, Tomo XXVIII.

- Actas de la Conferencia de Montreux (octubre 1936), Lieja-París, 1936.

- Yearbook of International Law Commission, 1956, vol.I y II.

- Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 1958, vol.II; 1964, vol.I y 1966, vol.II.

- Resolución 1514 (XV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, de 14 de diciembre de 1960, Declaración sobre la concesión de independencia a los países y pueblos coloniales.

- Memorandum del Embajador de Malta a la Secretaría General de las Naciones Unidas: Declaration and treaty concerning the reservation exclusively for peaceful purposes of the sea-bed of the ocean floor, under lying the sea beyond the limits of present national jurisdiction, and the use of their resources in the interest of mankind, Documentos Oficiales de la Asamblea General de las Naciones Unidas, Doc. A/6695, 1967.

- Informe del Comité ad hoc sobre los usos pacíficos del lecho marino y de los fondos oceánicos más allá de los límites de la jurisdicción nacional, Documentos Oficiales de la Asamblea General de las Naciones Unidas, Doc. A/7230.

- Resoluciones 2467, A, B, C y D (XXIII) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, de 21 de diciembre de 1968, relativas a los Fondos Marinos y Oceánicos y a la creación de la Comisión para los usos pacíficos del lecho marino y de los fondos oceánicos más allá de los límites de la jurisdicción nacional.

- Resoluciones 2574, A, B, C y D (XXIV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, de 15 de diciembre de 1969, relativas a los Fondos Marinos y Oceánicos.

- Resolución 2749 (XXV) de la Asamblea General de las Naciones

Unidas, de 17 de diciembre de 1970, Declaración de principios y convocatoria de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

- Resoluciones 2750, A, B, C y D (XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, de 17 de diciembre de 1970, relativas a la convocatoria de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y a la renovación del mandato de la Comisión Ampliada de los Fondos Marinos y Oceánicos y a la lista de temas a tratar.

- Informe de la Comisión Ampliada de los Fondos Marinos y Oceánicos. Asamblea General de las Naciones Unidas, Documentos Oficiales, A/9021, Nueva York, 1973, volúmenes I a VI.

- United Nations Legislative Series: Laws and regulations on the regime of the territorial sea. Nueva York, 1957.

- III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Ministerio de Asuntos Exteriores, Oficina de Información Diplomática, Madrid, 1978.

- Law of the Sea Bulletin, United Nations, Nueva York, n° 1, septiembre 1983; n° 4, febrero 1985; n° 10, noviembre 1987; n°14, diciembre 1989.

- Naciones Unidas, División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar: El Derecho del Mar. Legislación nacional sobre el Mar

Territorial, el derecho de paso inocente y la Zona Contigua, Nueva York, 1995.

- C.P.J.I., Recueil de la Jurisprudence. Affaire du Lotus, 1927.

- C.I.J., Recueil de la Jurisprudence, Affaire du Detroit du Corfou.

* Recueil des Arrêts, 1949.

* Memoire, plaidoiries et documents, vol.I, 1949; y vol.II, 1950.

- Keesing's Record of World Events, 1982, vol. 38, n° 1 y 3; 1994, vol. 40, n°3.

- U.S. Department State Bulletin, 62, marzo, 1970.

- The Netherland's Institute for the Law of the Sea, International Organizations and the Law of the sea, Documentary Yearbook, vol.III, 1987, Dordrecht, 1989.

- The Strait of Istambul Sea of Marmara and the Strait of Canakkale Ruterling Guide, Departamento de Navegación, Hidrografía y Oceanografía, Estambul, 1995.