NACIONES UNIDAS

A

Asamblea General

Distr.
GENERAL

A/40/535
17 septiembre 1985
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLES

Cuadragésimo período de sesiones
Tema 68 b) del programa provisional*

DESARME GENERAL Y COMPLETO

Estudio sobre la carrera de armamentos navales

Informe del Secretario General

1. En la resolución 38/188 G, de 20 de diciembre de 1983, la Asamblea General pidió al Secretario General que, con la asistencia de expertos gubernamentales calificados, llevase a cabo un estudio amplio sobre la carrera de armamentos navales, las fuerzas navales y los sistemas de armamentos navales, incluso los sistemas marítimos de armas nucleares, así como el desarrollo, el emplazamiento y la forma de funcionamiento de esas fuerzas y sistemas navales, todo ello con miras a analizar sus posibles consecuencias para la seguridad internacional y la libertad de la alta mar, para las rutas de transporte marítimas internacionales y para la explotación de los recursos marinos, con lo que se facilitaría la determinación de posibles esferas para la adopción de medidas de desarme y de fomento de la confianza. La Asamblea General pedía además al Secretario General que le presentase un informe definitivo en su cuadragésimo período de sesiones.

2. En cumplimiento de dicha resolución, el Secretario General tiene el honor de transmitir a la Asamblea el estudio sobre la carrera de armamentos navales.

---

* A/40/150.

ANEXO

Estudio sobre la carrera de armamentos navales

INDICE

Capítulo		Párrafos	Página
	PREFACIO DEL SECRETARIO GENERAL		5
	CARTA DE ENVIO		6
I.	ANTECEDENTES Y MARCO HISTORICO	1 - 52	9
	A. Propósitos y objetivos del estudio	3 - 7	9
	B. Principios pertinentes del Documento Final y de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	8 - 17	10
	C. Breve historia de las medidas de limitación de armamentos navales y cuestiones conexas hasta 1985	18 - 28	12
	D. El mar y sus recursos y su valor para la humanidad	29 - 52	15
II.	DESARROLLO DE LA CAPACIDAD NAVAL	53 - 80	23
	A. Motivaciones de los Estados para desarrollar su capacidad naval	53 - 61	23
	B. El poderío marítimo en el contexto general, político, económico y de seguridad	62 - 68	25
	C. Categorías de armadas	69 - 73	27
	D. Transferencias de armas navales	74 - 80	29
III.	FUERZAS NAVALES Y SISTEMAS DE ARMAMENTOS NAVALES .	81 - 138	32
	A. Principales acontecimientos de los últimos 50 años	81 - 82	32
	B. La revolución nuclear	83 - 87	32
	C. La revolución electrónica	88 - 94	33
	D. Sistemas de armas	95 - 98	35

INDICE

Capítulo		Párrafos	Página
	E. Nuevas tecnologías	99 - 100	36
	F. Fuerzas existentes	101 - 138	37
IV.	APLICACIONES Y USOS DE LOS RECURSOS NAVALES	139 - 170	49
	A. Despliegue y modalidades de operación	139	49
	B. Disuasión nuclear estratégica	140 - 141	49
	C. Proyección de poderío	142 - 143	49
	D. Control de los mares y negativa del acceso a los mares	144 - 146	50
	E. Operaciones en zonas marítimas cubiertas de hielo	147 - 152	51
	F. Afirmación de la soberanía, presencia naval y vigilancia	153 - 155	52
	G. Actividades de servicio público	156 - 170	53
V.	CONTEXTO JURIDICO MARITIMO	178 - 254	56
	A. Normas generales de derecho internacional relativas a la restricción del uso de la fuerza, el derecho de legítima defensa y la defensa colectiva en el mar	178 - 180	56
	B. La Convención sobre el Derecho del Mar	181 - 228	59
	C. Tratados multilaterales posteriores a 1945 ...	229 - 241	70
	D. Convenios bilaterales	242 - 245	74
	E. Declaraciones	246 - 254	75
VI.	CONSECUENCIAS PARA LA SEGURIDAD Y LOS USOS PACIFICOS DEL MAR	255 - 281	78
	A. Consecuencias para la seguridad internacional	255 - 273	78
	B. Consecuencias para la libertad de navegación y las rutas marítimas internacionales	274 - 277	82
	C. Consecuencias para la explotación de los recursos marinos	278 - 281	84

INDICE

Capítulo		Párrafos	Página
VII.	POSIBLES MEDIDAS DE DESARME Y DE FOMENTO DE LA CONFIANZA	282 - 307	86
	A. Limitaciones cuantitativas	287	87
	B. Limitaciones cualitativas o tecnológicas	288 - 289	88
	C. Limitaciones geográficas y de misión	290 - 295	89
	D. Medidas de fomento de la confianza	296 - 298	91
	E. Verificación	299 - 301	92
	F. Modernización del derecho de la guerra en el mar	302 - 304	93
	G. Relación con el derecho del mar	305	94
	H. Foros adecuados de negociación	306 - 307	95
VIII.	RESUMEN Y CONCLUSIONES	308 - 326	96

ANEXOS

I.	EJEMPLOS DE MEDIDAS DE LIMITACION DE ARMAMENTOS NAVALES Y CUESTIONES CONEXAS HASTA 1945	105
II.	TIPOS DE ARMAS NUCLEARES TACTICAS DE USO MARITIMO	108
III.	MAPAS	109

PREFACIO DEL SECRETARIO GENERAL

1. El presente estudio fue realizado por un grupo de expertos gubernamentales calificados designado por el Secretario General en cumplimiento de la resolución 38/188 G de la Asamblea General, de 20 de diciembre de 1983. En esa resolución la Asamblea General solicitó un estudio amplio sobre la carrera de armamentos navales, con miras a analizar sus posibles consecuencias para la seguridad internacional y la libertad de la alta mar, para las rutas de transporte marítimas internacionales y para la explotación de los recursos marinos, con lo que se falicilitaría la determinación de posibles esferas para la adopción de medidas de desarme y de fomento de la confianza.

2. Al comienzo del informe, los expertos recuerdan que aproximadamente el 71% de la superficie de la tierra está cubierta por mar y más de dos tercios de sus habitantes viven a 300 kilómetros como máximo de la costa. Los océanos del mundo son una fuente importante de proteína y energía. Han desempeñado ya un papel importante en la exporación y el desarrollo de la humanidad y cabe prever que tendrán aun mayor importancia para el género humano en el futuro.

3. Desde los decenios de 1920 y 1930, cuando se examinaron por última vez en forma multilateral las cuestiones del desarme naval, se han producido cambios significativos. Al describir las características de las armadas del mundo, en el informe se indica el volumen actual de las fuerzas y se señalan las asimetrías que derivan de distintos factores geopolíticos y de otro tipo. Se describen las serias consecuencias que representan para la seguridad internacional el despliegue cada vez mayor en el mar de fuerzas nucleares estratégicas, el número y la magnitud de las armas nucleares tácticas y la reciente introducción de misiles de crucero de largo alcance capaces de ser lanzados desde el mar, que crearán aún más dificultades para la negociación fructífera de medidas de desarme nuclear. En el informe se describen también las funciones más tradicionales de las fuerzas navales y sus consecuencias, tanto beneficiosas como de otra clase, para la utilización de los mares.

4. Tras enumerar una serie de medidas de desarme naval y de fomento de la confianza que han sido propuestas en los últimos años, el Grupo identifica dos objetivos para la acción: primero, el logro, mediante negociaciones, de medidas eficaces de desarme nuclear en el mar, dentro del objetivo global de detener e invertir la carrera de armamentos en general; y segundo, la investigación de las posibles maneras en que la organización, la capacidad y la experiencia en materia naval pueden aportar contribuciones positivas al establecimiento de políticas marinas mejores y más eficaces para la utilización pacífica de los mares del mundo en los años por venir, de modo que las generaciones futuras puedan utilizar de la mejor manera los recursos del mar en beneficio de toda la humanidad. En el informe de los expertos se señala la importancia que tomará este aspecto al entrar en vigor la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

5. El Secretario General expresa a los miembros del Grupo de Expertos su reconocimiento por el informe, que se somete a consideración de la Asamblea General. Se debe hacer notar que las observaciones y conclusiones del presente informe corresponden a los miembros del Grupo de Expertos y que el Secretario General no está en condiciones de abrir juicios sobre todos los aspectos de la labor realizada por el Grupo.

CARTA DE ENVIO

26 de julio de 1985

Excelentísimo Señor:

Tengo el honor de transmitir adjunto el informe del Grupo de Expertos gubernamentales encargado de llevar a cabo un estudio amplio sobre la carrera de armamentos navales, las fuerzas navales y los sistemas de armamentos navales, nombrado por Vuestra Excelencia en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 1 de la resolución 38/188 G de la Asamblea General, de 20 de diciembre de 1983.

Los expertos nombrados de conformidad con dicha resolución de la Asamblea General fueron los siguientes:

Sr. Ali Alatas
Embajador
Representante Permanente de Indonesia
ante las Naciones Unidas
Nueva York

Sr. Hervé Coutau-Bégarie
Chargé de conférences à l'Ecole Pratique
des Hautes Etudes (IV Section)
París
Francia

Sr. Deng San Rui
Profesor de Arquitectura Naval
Instituto de Ingeniería Naval de Harbin
Harbin
China

Sr. Minko-Mi-Endamne
Embajador
Director General del Derecho del Mar
Ministère des Domaines, du Cadastre, de l'Urbanisme
Chargé du droit de la mer
Gabón

Excelentísimo Señor
Javier Pérez de Cuéllar
Secretario General de las Naciones Unidas
Nueva York

Sr. Jorge Morelli-Pando
Embajador del Perú en Austria y ante
las organizaciones internacionales
con sede en Viena

Sr. Jan Prawitz
Asistente Especial sobre Desarme
Ministerio de Defensa
Suecia

Sr. Jan Hendrik van Rede
Comodoro (ret.)
Real Armada Neerlandesa
Países Bajos

El informe fue preparado entre abril de 1984 y julio de 1985; en ese lapso el Grupo celebró cuatro períodos de sesiones: el primero del 9 al 13 de abril de 1984, el segundo del 15 al 26 de octubre de 1984, el tercero del 4 al 15 de marzo de 1985 y el cuarto del 17 al 26 de julio de 1985. Todos los períodos de sesiones se celebraron en Nueva York, con excepción del segundo, que tuvo lugar en Ginebra.

Los miembros del Grupo de Expertos desean expresar su agradecimiento por la asistencia que recibieron de los miembros de la Secretaría de las Naciones Unidas. Desean agradecer en particular al Sr. Jan Mártenson, Secretario General Adjunto de Asuntos de Desarme, al Sr. Derek Boothby, que actuó como Secretario del Grupo, y al Sr. L. Dolliver Nelson, de la Secretaría del Derecho del Mar.

En el transcurso de sus trabajos, el Grupo decidió encargar a varios consultores, ya sea a título individual o en nombre de instituciones nacionales, que le presentasen documentos y, cuando fuese viable, que participasen en deliberaciones de tipo seminario en los períodos de sesiones segundo y tercero. A juicio de los miembros del Grupo, este procedimiento resultó sumamente beneficioso y permitió obtener información para ampliar los conocimientos del Grupo sobre varios aspectos de la materia. A este respecto, los miembros del Grupo desean expresar su agradecimiento especial a las siguientes personas: Sr. Barry Blechman, del Centro de Georgetown de Estudios Estratégicos e Internacionales, Washington, D.C.; Sir James Cable, autor independiente especialista en asuntos internacionales y navales, Cambridge, Inglaterra; Dr. Vojin Dimitrijevic, en nombre del Instituto de Política y Economía Internacionales, Belgrado, Yugoslavia; Sr. Gunnar Gunnarsson, de la Comisión Islandesa de Seguridad y Asuntos Internacionales, Reykjavik, Islandia; Dr. Hiran W. Jayewardene, de la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos, Colombo, Sri Lanka; y Almirante Fernando A. Milia, del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales, Buenos Aires. Se cursaron invitaciones similares a otras instituciones nacionales, pero no se tuvo respuesta.

Me satisface poder informar a Vuestra Excelencia, en nombre de todos los miembros del Grupo, que el informe en su conjunto ha sido aprobado por consenso.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia la seguridades de mi consideración más distinguida.

(Firmado) A. ALATAR
Presidente del Grupo de Expertos
gubernamentales encargado de
llevar a cabo un estudio amplio
sobre la carrera de armamentos
navales, las fuerzas navales y
los sistemas de armamentos navales

CAPITULO I

ANTECEDENTES Y MARCO HISTORICO

1. En su resolución 38/188 G, de 20 de diciembre de 1983, la Asamblea General pidió al Secretario General que, con la asistencia de expertos gubernamentales calificados, llevase a cabo un estudio amplio sobre la carrera de armamentos navales, las fuerzas navales y los sistemas de armamentos navales, incluso los sistemas marítimos de armas nucleares, así como sobre el desarrollo, el emplazamiento y la forma de funcionamiento de esas fuerzas y sistemas navales. En el mismo párrafo de la parte dispositiva se aclaraba que el estudio se haría con miras a analizar las posibles consecuencias de esos factores para la seguridad internacional y la libertad de la alta mar, para las rutas de transporte marítimas internacionales y para la explotación de los recursos marinos, con lo que se facilitaría la determinación de posibles esferas para la adopción de medidas de desarme y de fomento de la confianza.

2. El presente informe ha sido preparado de conformidad con lo dispuesto en la citada resolución y contiene ocho capítulos. El capítulo I constituye una introducción general al tema en su conjunto; en el capítulo II se describen las principales consideraciones que motivan el desarrollo de capacidad naval; el capítulo III trata, en términos generales, de las fuerzas navales y los sistemas de armamentos navales existentes; en el capítulo IV se examinan las aplicaciones y los usos de los recursos navales; en el capítulo V se describe el contexto jurídico marítimo, en particular los efectos de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en adelante denominada "Convención sobre el Derecho del Mar"); en el capítulo VI se analizan las consecuencias de estos factores para la seguridad internacional y la utilización del mar con fines pacíficos; en el capítulo VII se procura identificar posibles medidas de desarme y fomento de la confianza; en el capítulo VIII figuran las conclusiones y recomendaciones del Grupo de Expertos.

A. Propósitos y objetivos del estudio

3. Aproximadamente el 71% de la superficie de la Tierra está cubierta por mar y más de dos tercios de sus habitantes viven a 300 kilómetros como máximo de la costa; sin embargo, la gran mayoría de ellos aparentemente rara vez se detiene a considerar la importancia del mar, sus recursos, los beneficios que reporta y podría reportar y la repercusión de los adelantos en ese ámbito.

4. Hasta la fecha, en las negociaciones multilaterales de desarme se ha prestado escasa atención al constante aumento de las fuerzas navales y los sistemas de armamentos navales, así como a la nueva dimensión y significación que han adquirido, en consecuencia, los problemas de seguridad internacional. Sin embargo, la modernización y expansión de las fuerzas navales y la mayor complejidad de los sistemas de armamentos con base naval en general han creado una capacidad operacional nueva y mayor, en particular en los Estados poseedores de armas nucleares y otros Estados militarmente importantes, lo cual ha suscitado preocupación en muchas naciones que ven con inquietud los efectos que ello podría tener sobre las perspectivas de desarme mundial, la libertad de la alta mar, el principio de no injerencia en las comunicaciones marítimas internacionales con fines de comercio y transporte y la explotación de los recursos marinos.

5. Uno de los motivos por los que se ha prestado escasa atención a la carrera armamentos navales en las negociaciones multilaterales de desarme ha sido la dificultad de examinar esos asuntos mientras no hubiesen concluido las negociaci sobre el derecho del mar y no se aclarase la situación jurídica. La Convención sobre el Derecho del Mar, en que se consagran los principios existentes, así como otros nuevos, en relación con el régimen jurídico que rige la utilización del espacio oceánico fue firmada en Montego Bay (Jamaica) el 10 de diciembre de 1982 1/. Se encuentra actualmente en vías de ratificación por los Estados. Una vez que la Convención entre en vigor, es posible que las deliberaciones sobr las cuestiones de la carrera de armamentos navales, las medidas de desarme naval asuntos conexos se realicen sobre una base más firme. Esta cuestión se examina detalladamente en el capítulo V.

6. En la resolución 38/188 G, la Asamblea General ha subrayado que, para la seguridad y el bienestar de todas las naciones, para el comercio y el transporte marítimo internacionales y para la explotación de los recursos marinos, reviste suma importancia preservar la libertad de la alta mar y mantener abiertas las comunicaciones marítimas internacionales para el comercio y el transporte, en fo compatible con la Carta de las Naciones Unidas y los principios de derecho internacional. Estas consideraciones, junto con recientes acontecimientos en el ámbito del derecho del mar, se reflejan en los propósitos del presente estudio q son los siguientes:

a) Señalar un aspecto de la acumulación competitiva de armamentos que tie importantes consecuencias para la seguridad internacional;

b) Describir los distintos factores y efectos de acción recíproca de determinados acontecimientos importantes en el medio marítimo;

c) Analizar las consecuencias para la seguridad internacional, la liberta de la alta mar, las rutas internacionales de transporte marítimo y la explotació de los recursos marinos.

7. Los objetivos del presente estudio son dos:

a) Promover una mayor comprensión internacional de los problemas en juego

b) Facilitar la determinación de posibles esferas para la negociación de medidas de fomento de la confianza y desarme sobre los mares del mundo como part integrante del proceso de desarme en su totalidad.

B. Principios pertinentes del Documento Final y de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

8. El Documento Final que la Asamblea General aprobó por consenso en su décimo período extraordinario de sesiones (primer período extraordinario de sesiones dedicado al desarme), celebrado en 1978, revistió gran importancia ya que en él exponía una estrategia internacional de desarme 2/.

9. Según el Documento Final, el objetivo final de los esfuerzos de los Estados en el proceso de desarme es el desarme general y completo bajo un control internacional eficaz; para progresar hacia la realización de ese objetivo, es preciso concertar y aplicar acuerdos sobre la cesación de la carrera de armamentos y sobre medidas auténticas de desarme, teniendo en cuenta la necesidad de los Estados de proteger su seguridad. Entre tales medidas, las medidas eficaces de desarme nuclear y la prevención de la guerra nuclear tienen la más alta prioridad.

10. En el Documento Final se indica además que, junto con las negociaciones relativas a medidas de desarme nuclear, deberían llevarse a cabo negociaciones acerca de la reducción equilibrada de las fuerzas armadas y de los armamentos convencionales, sobre la base del principio de que no disminuya la seguridad de las partes, con miras a promover o fortalecer la estabilidad en un nivel militar inferior, teniendo en cuenta la necesidad de todos los Estados de proteger su seguridad. Al celebrar esas negociaciones, habría que hacer especial hincapié en las fuerzas armadas y los armamentos convencionales de los Estados poseedores de armas nucleares y otros países militarmente importantes.

11. A fin de promover la utilización con fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo y de evitar en ellos la carrera de armamentos, en el Documento Final se pedía al Comité de Desarme (actualmente la Conferencia de Desarme) que prosiguiese rápidamente el examen de otras medidas en la esfera del desarme para impedir la carrera de armamentos en ese medio. Al respecto, se solicitaba a la Conferencia de Desarme que adoptase medidas en consulta con los Estados partes en el Tratado sobre prohibición de emplazar armas nucleares y otras armas de destrucción en masa en los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo (véase el anexo de la resolución 2660 (XXV) de la Asamblea General).

12. Entre los otros principios expuestos en el Documento Final, muchos de los cuales guardan relación con la limitación y la inversión de la carrera de armamentos navales, la Asamblea General instaba a que se prosiguiese resueltamente, a escala bilateral, regional y multilateral, la concertación de acuerdos y la adopción de otras medidas con miras a fortalecer la paz y la seguridad a un nivel inferior de fuerzas. Según el Documento Final, tales medidas podrían incluir consultas y conferencias bilaterales, regionales y multilaterales, conforme fuese necesario, y consultas entre los principales países proveedores y receptores de armas sobre la limitación de todos los tipos de transferencia internacional de armas convencionales, basadas, en particular, en el principio de que no disminuya la seguridad de las partes, con miras a promover o fortalecer la estabilidad en un nivel militar inferior, teniendo en cuenta la necesidad de todos los Estados de proteger su seguridad, así como el derecho inalienable a la libre determinación y la independencia de los pueblos bajo dominación colonial o extranjera, y la obligación de los Estados de respetar ese derecho.

13. Como se señaló anteriormente, el Documento Final contiene una estrategia de desarme que abarca todos los aspectos de la carrera de armamentos. Puesto que la carrera de armamentos navales presenta muchas de las características de la acumulación competitiva de armamentos en el mundo, los principios citados en los párrafos precedentes no son los únicos aspectos del Documento Final aplicables al ámbito naval. En realidad, puede decirse que buena parte de las disposiciones del Documento Final tienen aplicación directa a las medidas encaminadas a detener e invertir la carrera de armamentos navales.

14. La Convención sobre el Derecho del Mar no incluye medidas de desarme, pero en ella se consagra expresamente el principio de la utilización de las distintas zona del mar con fines pacíficos como norma fundamental. En la Convención el tema de l utilización de los mares con fines pacíficos aparece reiteradamente: como norma general (art. 301) y en relación con la alta mar (art. 88), con la zona económica exclusiva (art. 58), con la zona internacional de los fondos marinos (art. 141), y con la investigación científica marina (art. 240).

15. Existe también la opinión generalizada, aunque no unánime, de que habrá que considerar la necesidad de ampliar considerablemente el alcance de los acuerdos de desarme naval indirecta pero claramente vinculados a la Convención sobre el Derech del Mar para poder aplicar eficazmente el principio de la utilización de los mares con fines pacíficos, consagrado en la Convención. Tal es el caso de la ampliación del alcance del Tratado sobre prohibición de emplazar armas nucleares y otras arma de destrucción en masa en los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo.

16. En la Convención sobre el Derecho del Mar se aplica el principio de la utilización de los mares con fines pacíficos a la alta mar y a la zona económica exclusiva. Las aguas de estas dos zonas serán utilizadas exclusivamente con fines pacíficos. La zona internacional de los fondos marinos también estará abierta a l utilización exclusivamente con fines pacíficos. Su aprovechamiento significa, en efecto, la utilización de los fondos marinos con fines pacíficos fuera de la jurisdicción nacional. De ahí la importancia del régimen previsto en la Convenció para los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional (lo que se denomina la "zona") y sus recursos, que constituyen el "patrimonio común de la humanidad" (art. 136). Con arreglo a dicho régimen, las actividades en la zona se llevarán a cabo en beneficio de toda la humanidad, teniendo especialmente en cuenta los intereses y las necesidades de los Estados en desarrollo y de los pueblos que aún no han alcanzado la plena independencia o la autonomía. En tal sentido, el régimen contribuye en forma valiosa a satisfacer los requisitos de un nuevo orden económico internacional.

17. En el capítulo V se examina la Convención sobre el Derecho del Mar más detalladamente. No hay duda de que su entrada en vigor, 12 meses después de la ratificación o adhesión a ella por 60 Estados, tendrá importantes consecuencias sobre las relaciones internacionales en la esfera de la utilización y explotación el espacio oceánico.

C. Breve historia de las medidas de limitación de armamentos navales y cuestiones conexas hasta 1945

18. Aunque en los últimos años prácticamente no se ha prestado atención a las medidas de limitación de armamentos navales, la situación era diferente antes de la segunda guerra mundial; en realidad, las medidas encaminadas a lograr la limitación e incluso la reducción de los armamentos navales tienen una larga historia 3/. Unc de los ejemplos más antiguos y mejor conocidos es el del Acuerdo Rush-Bagot de 1817 sobre las fuerzas navales en los Grandes Lagos de América del Norte, por el cual se desmilitarizó parte de la frontera entre el Canadá y los Estados Unidos. Este acuerdo dio muy buenos resultados y aún está en vigor. El clima político entre los dos Estados mejoró a tal punto que posteriormente se pudo prescindir de todo tipo de protección militar en la frontera común.

19. La Conferencia de Paz, celebrada en París en 1856, después de la guerra de Crimea, tiene interés por tres motivos. Primero, en virtud del Tratado de Paz se desmilitarizó el Mar Negro y se prohibió el paso de buques de guerra por el estrecho de los Dardanelos y el estrecho del Bósforo. Rusia y Turquía se comprometían a no establecer ni mantener en sus costas ninguna clase de arsenales marítimo-militares. Además, se comprometían a no mantener buques de guerra en el Mar Negro, salvo seis barcos de vapor de 50 metros de largo y 800 toneladas de porte como máximo y cuatro buques ligeros de 200 toneladas cada uno como máximo. Segundo, en virtud del Tratado de París se desmilitarizó el archipiélago de Aaland en el Mar Báltico y se eliminaron las fortificaciones en esas islas. Tercero, en la Conferencia de Paz se aprobó una declaración sobre algunos principios básicos del derecho de guerra naval. Sin embargo, las disposiciones relativas a la desmilitarización del Mar Negro fueron revocadas prácticamente en su totalidad en un tratado concertado en Londres en 1871.

20. En 1902 la Argentina y Chile, en virtud de los Pactos de Mayo, convinieron en cancelar los respectivos pedidos de buques de guerra en construcción y notificar por anticipado toda nueva construcción. Este acuerdo funcionó satisfactoriamente durante los seis años siguientes y logró detener temporalmente la carrera de armamentos navales en la zona.

21. En 1907 se aprobaron 13 convenciones en La Haya; casi todas ellas se relacionaban con el derecho de la guerra y la neutralidad y ocho (Nos. VI a XIII) con el derecho de guerra naval. La materia de las distintas convenciones incluía las minas submarinas automáticas de contacto, el bombardeo por fuerzas navales y los principios humanitarios de la Convención de Ginebra de 1906 adaptados a la guerra en el mar.

22. En 1920, en virtud de un tratado concertado en París, Noruega obtuvo la soberanía sobre el archipiélago Spitzberg (Svalbard). Por su parte, se comprometía a "no establecer, ni permitir que se establezca, ninguna base naval en los territorios especificados". En virtud del Tratado, el archipiélago "no podrá ser utilizado jamás con fines bélicos".

23. En 1921, en una conferencia convocada por la Sociedad de las Naciones, se aprobó una convención sobre las Islas de Aaland. En ella se reafirmaban las disposiciones de 1856 sobre no fortificación, se prolongaba su vigencia y se establecía un régimen de neutralidad en caso de guerra. El resultado fue un régimen de desmilitarización aplicable a una zona definida: las Islas de Aaland y una zona de tres millas de ancho alrededor de ellas.

24. Como resultado de la Conferencia de Washington para la limitación y reducción de armamentos, celebrada en 1921-1922, se establecieron varias limitaciones en los armamentos navales y en determinadas actividades de las Potencias contratantes, que eran los Estados Unidos de América, Francia, el Imperio Británico, Italia y el Japón. En virtud del Tratado aprobado el 6 de febrero de 1922, se establecieron restricciones cuantitativas, cualitativas y numéricas en relación con los buques de guerra de mayor tamaño. Por ejemplo, se estableció taxativamente la lista de navíos de línea que se podían tener; se impusieron limitaciones al tonelaje de desplazamiento de los navíos de línea y los portaaviones; se fijaron tonelajes individuales máximos para esos dos tipos de buques; se impusieron límites al tamaño

de los cañones; y se concertaron acuerdos para el intercambio de determinada información y la transferencia de buques de guerra a otros Estados. El Tratado también contenía una cláusula (art. XIX) cuyo efecto era prohibir nuevas fortificaciones o bases navales en islas del Pacífico, salvo las que se enumeraban expresamente, como Australia, Nueva Zelandia y Hawaii.

25. En otro tratado aprobado en la Conferencia de Washington el 6 de febrero de 1922 se establecían normas específicas sobre el uso de submarinos en tiempo de guerra. En virtud de esas normas, generalmente conocidas con el nombre de "Resolución de Root", se prohibían los ataques por sorpresa contra barcos mercantes y se estipulaban ciertas normas para las operaciones submarinas, normas consideradas "parte establecida del derecho internacional". Este tratado nunca entró en vigor.

26. El Tratado de Londres para la limitación y reducción de los armamentos navales, de 22 de abril de 1930, contenía otras restricciones (cuantitativas y cualitativas) en relación con los buques de guerra, así como una nueva formulación de las disposiciones de Washington sobre la guerra submarina (art. 22). En él se establecía que dicho artículo constituía un enunciado de derecho internacional y por ende debía mantenerse en vigor sin límite de tiempo. Por lo tanto, al expirar el Tratado de 1930 a fines de 1936, el artículo 22 se mantuvo en vigor. Sin embargo, atendiendo a lo dispuesto en el último párrafo de dicho artículo, en que las Partes Contratantes invitaban a todas las demás Potencias a expresar su aceptación de las normas consagradas en el artículo (así, por ejemplo, la prohibición a los submarinos de hundir buques mercantes sin haber puesto a salvo primero a los pasajeros y a la tripulación), se elaboró un nuevo documento. Este fue el famoso Protocolo de Londres, de 6 de noviembre de 1936, en que se incorporaron literalmente las disposiciones del artículo 22 del Tratado de 1930. Un número considerable de Estados se adhirieron al Protocolo, pero, durante la segunda guerra mundial, se impartieron instrucciones a los comandantes de submarinos para que no acataran las normas del Protocolo.

27. Durante el período entre las dos guerras mundiales se prestó considerable atención a la cuestión de los estrechos turcos: los Dardanelos y el Bósforo. En 1923, se concertó una convención por separado sobre los estrechos. Entre otras cosas, en virtud de la Convención se establecían zonas desmilitarizadas a lo largo de ambas costas de los estrechos en las que no podrían mantenerse establecimientos militares. Esta disposición fue revocada en 1936 al concertarse una nueva convención sobre los estrechos en Montreux. La Convención de Montreaux incluye disposiciones detalladas en cuanto al paso de buques mercantes y de guerra en tiempos de paz y de guerra. Por ejemplo, en tiempos de paz las fuerzas navales extranjeras en tránsito, salvo las fuerzas de las Potencias ribereñas del Mar Negro, no podrán tener en total más de 15.000 toneladas, y ningún buque podrá sobrepasar las 10.000 toneladas, excepto los que efectúan visitas de cortesía a invitación del Gobierno de Turquía. Los buques de guerra de los Estados ribereños del Mar Negro gozan de condiciones más favorables 4/. Todos los Estados Partes mantienen su adhesión a las disposiciones de la Convención.

28. En el anexo I se enumeran las medidas de limitación de armamentos navales mencionadas anteriormente, así como algunos ejemplos adicionales de acuerdos de limitación de armamentos navales anteriores a 1945.

D. El mar y sus recursos y su valor para la humanidad

29. La utilización del mar en beneficio de la humanidad es tan antigua como la historia del género humano, pero sólo en los últimos 500 años se han utilizado en forma apreciable los océanos con otros fines que los de la pesca o la exploración localizadas.

30. La construcción de buques de vela de altura trajo aparejado el desarrollo del comercio marítimo y, posteriormente, la era de la expansión colonialista. Sin embargo, salvo su uso con fines de viaje y transporte, el mar y sus recursos en general no se han utilizado en beneficio de la humanidad hasta el siglo XX, paralelamente al desarrollo tecnológico general en el mundo. Incluso en la actualidad, muchos de los importantes beneficios que podrían reportar los vastos recursos del mar aún se encuentran fuera del alcance de la humanidad debido a los peligros naturales de ese elemento y a los problemas tecnológicos que es preciso superar. Ello reafirma la importancia de establecer un clima de mayor seguridad, confianza mutua y cooperación a nivel internacional que favorezca el aprovechamiento de los recursos marinos a fin de satisfacer algunas de las crecientes necesidades sociales y económicas de la población mundial.

1. Pesca

31. El pescado es una de las principales fuentes de proteína y, como tal, una parte importante de la alimentación humana en casi todo el mundo, en particular en algunos países en desarrollo en que, a menudo, representa la principal fuente de proteína animal con que se complementa al arroz o al maíz. Casi la cuarta parte de la proteína animal disponible en todo el mundo deriva del pescado, y si se ordena a los países según la medida en que dependen de esa fuente de proteína animal, 39 de los 40 primeros lugares están ocupados por países en desarrollo 5/.

32. Los principales bancos de pesca, que producen el 75% del total de la captura mundial, se encuentran en las siguientes regiones:

Las aguas templadas y subárticas del Atlántico septentrional y del Pacífico septentrional;

Los bajíos continentales de los mismos oceános;

Las zonas situadas frente a las costas occidentales del continente africano y del continente americano (entre Chile y California) en que las aguas nutritivas frías afloran a la superficie.

De los 76,5 millones de toneladas de peces capturados en 1983, 67 millones se obtuvieron del mar 6/. En la actualidad, más del 95% se captura dentro de las 200 millas de distancia de la costa: en otras palabras, casi la totalidad del pescado proviene de menos del 35% de la superficie de los mares del mundo (véase anexo III, mapa 1).

33. Desde 1945 las técnicas han mejorado considerablemente gracias a la introducción de equipo electrónico para la detección de peces, equipo de navegación precisa, artes de pesca automatizadas, equipo de congelación de gran capacidad para conservar los peces capturados durante largos períodos y barcos pesqueros con motores de mayor potencia. Además, la pesca industrial para producir harina de pescado para su utilización como abono y alimento para el ganado y las flotas de buques-factorías independientes han permitido capturas mucho mayores que lo que se consideraba posible hace 40 años.

34. En algunos casos, dichos métodos mejorados han provocado pesca excesiva en determinadas zonas de los oceános; a veces, fenómenos naturales, como el cambio de curso de las corrientes marinas, han motivado la escasez de pescado: por ejemplo, entre 1975 y 1980 la captura de arenques en el Mar del Norte disminuyó de 3,7 millones de toneladas a 675.000 toneladas y la de sardinas frente a la costa sudoccidental de Africa, de 1 millón de toneladas a 12.000 5/.

35. Actualmente, el consumo medio mundial de pescado por año es de 11,6 kilogramos por persona; para que pueda mantenerse este promedio frente al aumento previsto en la población mundial, la captura anual mundial debería superar los 100 millones de toneladas antes del año 2000. La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación estima que, con una gestión adecuada, y una vez repoblados los bancos empobrecidos, se podría llegar a mantener una producción de 100 millones de toneladas. Sería posible obtener capturas mayores si se aprovecharan recursos hasta ahora poco o nada explotados, como calamares, peces mesopelágicos y krill.

36. Con el establecimiento de zonas económicas exclusivas de 200 millas, según lo dispuesto en la Convención sobre el Derecho del Mar, los derechos y las obligaciones nacionales adquirirán una nueva dimensión y varios Estados tendrán la oportunidad de explotar nuevos recursos, pero también deberán resolver los problemas relacionados con la forma de desarrollar una capacidad marítima a fin de proteger sus intereses y hacer cumplir sus obligaciones a otros Estados que pescan en la zona respectiva. A su vez, otros Estados tropezarán con el problema de conservar el acceso a bancos de pesca tradicionales sobre los que tenían derechos históricos y que ahora caerán bajo una jurisdicción diferente. Como ejemplo de los nuevos acuerdos cabe citar el establecimiento, en enero de 1983, de una política común de pesca para las Comunidades Europeas con arreglo a la cual, entre otras cosas, se decidirá anualmente el número de cada especie de peces que cada Estado miembro tendrá permitido capturar.

37. En el ámbito mundial, un acontecimiento importante fue la Conferencia Mundial de la FAO sobre Ordenación y Desarrollo Pesqueros, celebrada en Roma del 27 de junio al 6 de julio de 1984. La Conferencia aprobó una resolución titulada "Estrategia para la ordenación y el desarrollo de la pesca", en la que figuran orientaciones y principios que habrán de tener en cuenta los gobiernos y las organizaciones al planificar y poner en práctica la ordenación y el desarrollo de la pesca. La Conferencia aprobó también un conjunto de cinco programas de acción tendientes a ayudar a los países en desarrollo a incrementar la producción de pescado y mejorar su autosuficiencia individual y colectiva en materia de ordenación y desarrollo pesqueros.

38. En suma, como puede verse, la pesca oceánica constituye un recurso importante. Al aumentar la población aumentará la demanda de proteína de pescado y la mejor forma de satisfacer dicha demanda será mediante la utilización prudente de métodos y técnicas modernas y la administración internacional y nacional combinada de los recursos de pesca disponibles y futuros. Además, los mayores derechos y deberes de los Estados en sus respectivas zonas económicas exclusivas, derivados de la Convención sobre el Derecho del Mar, fomentarán considerablemente el interés nacional en el mejoramiento de los métodos e instrumentos para la administración de la industria pesquera en las respectivas zonas, y promoverán la adopción de las medidas necesarias en esa esfera.

2. Recursos minerales de los fondos marinos

39. Cabe distinguir las cuatro categorías de minerales siguientes:

Grupo I — Sustancias líquidas y gaseosas, como petróleo, gas, vapor condensado, helio, nitrógeno, anhídrido carbónico, agua, vapor, agua caliente, azufre y sales extraídas en forma líquida en solución. Este grupo incluye importantes fuentes de energía que se examinarán en los párrafos 40 a 42 infra.

Grupo II — Minerales que se encuentran debajo de los fondos marinos a una profundidad de más de tres metros y que es poco probable que se recuperen mientras no estén por agotarse los yacimientos en tierra más accesibles y de más baja ley.

Grupo III — Limo y salmuera metalíferos. Se han encontrado cantidades masivas en cuatro cuencas profundas en el fondo del Mar Rojo pero, por el momento, debido al elevado costo de extracción del hierro, el zinc y el cobre, su explotación resulta antieconómica.

Grupo IV — Minerales útiles presentes en nódulos polimetálicos en la superficie del fondo marino o debajo de ella, a menos de tres metros de profundidad, mezclados con légamo calcáreo y silíceo. Este grupo incluye nódulos fosforíticos, que con mayor frecuencia se encuentran en el margen continental, y nódulos de manganeso, ubicados en los fondos marinos profundos de determinadas regiones del mundo.

40. La explotación de los recursos de los fondos marinos fue tema de extensas deliberaciones y negociaciones durante los preparativos de la Convención sobre el Derecho del Mar. En la parte XI de la Convención, titulada la "Zona", término que se refiere a los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, se declara que la Zona y sus recursos son patrimonio común de la humanidad y se establecen disposiciones que rigen las actividades en ella. El apoyo internacional a la Convención fue muy considerable, pero no unánime. Los principios fueron aceptados, pero algunos países industrializados objetaron los efectos de las disposiciones de la parte XI de la Convención.

3. Energía obtenida del mar y de los fondos marinos

41. Desde que por primera vez se produjo petróleo en la alta mar en el Golfo de México en 1947, la capacidad técnica para explotar los yacimientos marinos de gas y petróleo ha aumentado considerablemente. El importante incremento de los precios del petróleo en el decenio de 1970 propulsó aún más la exploración marina, ya que hizo que resultase más económico explotar este tipo de yacimientos. Además, el rápido consumo de esta fuente de energía no renovable generó una ávida búsqueda de nuevos yacimientos. En la actualidad, como resultado de todos esos esfuerzos, existe una vigorosa industria del petróleo marino que, en 1983, produjo más del 26% del total mundial. Se calcula 7/ que los gastos anuales de la industria del petróleo marino ascienden a unos 40.000 millones de dólares EE.UU. y que para 1990 la producción será de unos 24 millones de barriles por día con un costo anual de más de 100.000 millones de dólares.

42. Se prevé que los futuros yacimientos petrolíferos que se descubran estarán distribuidos aproximadamente así: un tercio en tierra, un tercio en el mar sobre la plataforma continental exterior, y un tercio en aguas profundas y en las regiones polares 8/. Se ha determinado que buena parte de las cuencas marinas de hidrocarburos que podrían explotarse se encuentran dentro de las 200 millas de la zona económica exclusiva acordada en la Convención sobre el Derecho del Mar y muchas naciones tendrán especial interés en explotar los yacimientos situados en las zonas sobre las que tienen jurisdicción nacional.

43. Se viene extrayendo carbón de yacimientos marinos desde hace muchos años, por lo general de extensas vetas de carbón que se internan debajo del mar desde tierra. Por otra parte, se han descubierto importantes yacimientos de carbón situados a gran profundidad bajo la plataforma continental en muchas partes del mundo, los cuales, aunque inaccesibles con la tecnología actual, tal vez puedan explotarse en el futuro mediante técnicas de gasificación.

44. También hay fuentes de energía renovables, como la energía de las mareas, la energía de las olas, los gradientes de salinidad y la energía térmica marina. Se calcula que los océanos absorben aproximadamente el 75% de la energía solar que recibe la Tierra. Debidamente aprovechados, los océanos podrían proporcionar fuentes enormes y, en potencia, inagotables de energía para el futuro.

4. Comercio y transporte marítimos

45. El mar constituye también un recurso de considerable valor para la humanidad como medio para el intercambio internacional de bienes y personas. El transporte marítimo es, con mucho, el medio menos oneroso para el traslado a larga distancia de grandes cantidades de productos y más del 80% del volumen del comercio internacional se transporta por mar. Pese a la recesión mundial, en 1982 se transportó por mar un total de 3.273 millones de toneladas: 1.793 millones de toneladas de carga seca y 1.480 millones de toneladas de hidrocarburos líquidos 9/. Los buques mercantes realizaron un trabajo de transporte de unos 13.699 billones de toneladas-millas a un costo medio de flete de 0,6 centavos de dólar por tonelada-milla (véase anexo III, mapa 2).

46. Los principales productos que se transportan por mar son: petróleo crudo y productos del petróleo, mineral de hierro, carbón, cereales, bauxita y alúmina, y fosfato a granel. El 50% aproximadamente de los cargamentos secos están constituidos por productos varios denominados "carga general". Ello incluye frutas, carnes y otros alimentos, artículos manufacturados, productos químicos y materias primas. En la figura 1 se indica la distribución del comercio marítimo en 1982.

47. El número de buques de la flota mercante mundial aumentó de unos 33.000 en 1971 a alrededor de 37.000 en 1983. Del total correspondiente a 1983, con un peso muerto de 686 millones de toneladas aproximadamente, un poco más del 47% era propiedad de los países desarrollados, el 29,1% pertenecía a países de matrícula abierta, el 15,3% a países en desarrollo y el 7,9% a países socialistas de Europa oriental y de Asia 10/. Se está examinando activamente la división del comercio marítimo en el contexto de la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, que entró en vigor el 6 de octubre de 1983 y que, según se prevé, tendrá una repercusión considerable sobre la futura distribución de los cargamentos. Los datos que siguen permiten formarse una idea de las cantidades comparativas del comercio marítimo:

Distribución porcentual del tonelaje de la flota mundial

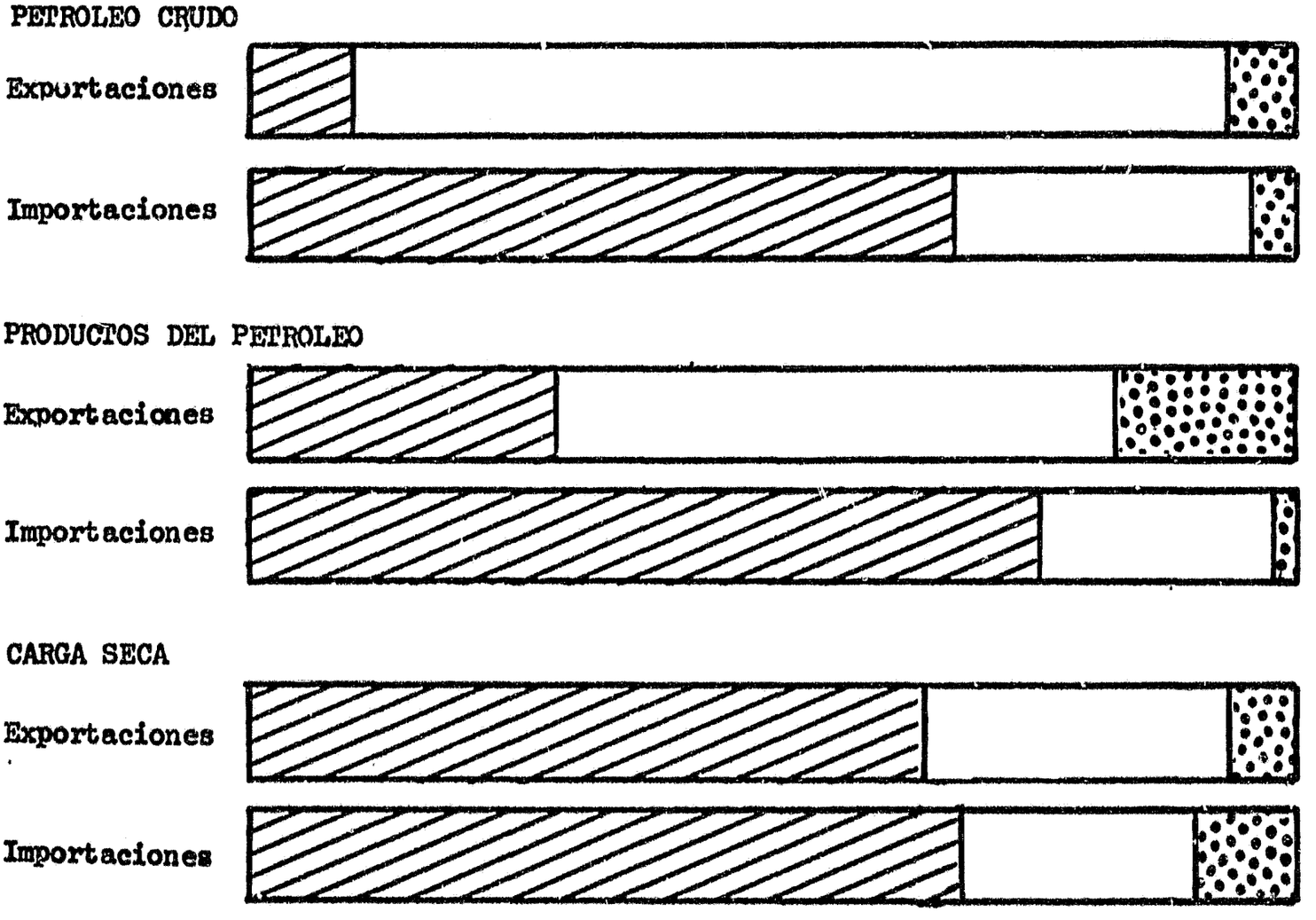
Petroleros	44,1
Graneleros	24,7
Buques de carga general	16,5
Graneleros/petroleros	7,1
Buques portacontenedores	2,1
Buques de pasaje/transbordadores	0,4
Buques portavehículos	0,5
Buques portagabarras	0,1
Otras clases	1,2

Fuente: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, El transporte marítimo en 1983 (TD/B/C.4/266), cuadro 7.

Figura 1

Distribución del comercio marítimo en 1982

(Como porcentaje del comercio marítimo internacional)



Fuente: Basado en Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, El transporte marítimo en 1983 (TD/B/C.4/266), cuadro 3.

48. En la esfera de la cooperación gubernamental relativa al comercio marítimo internacional, un importante papel corresponde a la Organización Marítima Internacional (OMI). La OMI tiene dos objetivos principales. El primero consiste en adoptar y aplicar, mediante la cooperación internacional, normas del más alto nivel posible para garantizar la seguridad en el mar y la eficiencia de la navegación y otras operaciones de transporte marítimo e impedir la contaminación marina causada por barcos y por vertimientos y, de ese modo, fomentar la disponibilidad de servicios seguros y eficientes de transporte marítimo para el comercio mundial. El segundo objetivo de la OMI, en su carácter de organismo especializado de las Naciones Unidas, es promover programas de cooperación técnica con los países en desarrollo con el fin de prestarles asistencia en sus esfuerzos por adquirir una buena capacidad técnica marítima y llegar a tener una marina mercante nacional y puertos adecuados y eficientes.

49. La OMI ha promovido la aprobación de más de 30 convenciones e instrumentos internacionales, 27 de los cuales tienen vigencia en el plano internacional. La OMI ha aprobado también gran número de códigos y recomendaciones acerca de la seguridad en el mar y la prevención de la contaminación. Además, la OMI dedica buena parte de sus esfuerzos a ayudar a los países en desarrollo mediante un programa de asistencia técnica en expansión.

5. Contaminación

50. En los últimos años se ha expresado creciente preocupación frente al aumento de la contaminación de los océanos del mundo y los mares vinculados a ellos. En la Convención sobre el Derecho del Mar (artículo 1, párr. 1, apartado 4)) se define la contaminación del medio marino como:

> "... la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de substancias o de energía en el medio marino, incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento."

51. Aunque buena parte del mar abierto aún no corre serio peligro, no sucede lo mismo con las zonas próximas a las costas. El 80%, aproximadamente, de la contaminación marina tiene su origen en las actividades con base en tierra. Los productos químicos ingresan en el mar procedentes de las industrias ubicadas en las costas y por los ríos (tal el caso de los insecticidas y los abonos contenidos en los escurrimientos de las zonas agrícolas), por depósito atmosférico o bien al verterse en el mar desechos químicos. Los metales pesados de las operaciones mineras y los procesos industriales son transportados río abajo hacia el mar. Los desechos cloacales son vertidos en el mar directamente desde los sistemas de alcantarillado o desde barcazas. El petróleo y sus productos derivados llegan a los mares ya sea por vertimientos accidentales, en desechos industriales, en los escurrimientos de zonas urbanas o como resultado de trabajos deliberados de limpieza de cisternas de buques. La contaminación radiactiva tiene su origen en los vertederos industriales, el vertimiento de desechos industriales radiactivos envasados, la descarga de desechos nucleares de baja radiactividad de instalaciones nucleares costeras, o como resultado de ensayos nucleares.

52. Ha habido varias iniciativas multilaterales, tanto en las Naciones Unidas como fuera de ellas, para limitar y contener la contaminación marina, y es evidente que habrá que continuar tales esfuerzos a fin de preservar el valor de los mares para la humanidad. Las fuerzas marítimas - navales y aéreas - pueden prestar, y de hecho prestan, considerable asistencia en la lucha contra la contaminación, en particular en las esferas primordiales de responsabilidad asignadas a los Estados en la Convención sobre el Derecho del Mar. El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973 (MARPOL), que fue modificado por el Protocolo anexo de 1978 (y denominado generalmente MARPOL 73/78), constituye el instrumento de base para la adopción de tales medidas.

CAPITULO II

DESARROLLO DE LA CAPACIDAD NAVAL

A. Motivaciones de los Estados para desarrollar su capacidad naval

53. Una autoridad ampliamente respetada en relación con la definición del poderío marítimo y sus usos, el Almirante Alfred Thayer Mahan de la Armada de los Estados Unidos, escribió a fines del siglo XIX, que el mar era "una gran carretera" para el transporte comercial y militar 11/. Según su perspectiva histórica las armadas tenían dos objetivos: proteger el comercio y promover los intereses de las naciones mercantiles mediante la adquisición de factorías, colonias y bases en tierra extranjera.

54. Si bien los Estados ya no utilizan el poderío marítimo para adquirir colonias, básicamente las motivaciones que les atribuía Mahan mantienen hoy su validez, casi un siglo después. Como se desprende de párrafos anteriores, muchos Estados tienen grandes intereses en el comercio marítimo, en la viabilidad permanente de las rutas marítimas y en la protección de esas rutas y los buques que las recorren en tiempos de paz y guerra. Preservar las líneas de comunicación marítimas durante la guerra puede resultar vital para la supervivencia de una nación, lo mismo que impedir el uso del mar a los adversarios. Tradicionalmente ésta ha sido la motivación principal para adquirir una capacidad naval. Los Estados que han reconocido la necesidad de contar con una estrategia marítima y han estado en condiciones de adquirirla han adoptado en consecuencia medidas para desarrollar sus fuerzas navales. Otra motivación para que los Estados adquieran una capacidad naval ha sido protegerse de la agresión desde el mar o de los efectos de la piratería.

55. Ahora bien, el mundo moderno es considerablemente más complejo que el mundo de 100 años atrás. La decadencia del colonialismo y la aparición de un gran número de Estados soberanos, cada uno con sus responsabilidades e intereses propios, junto con su negativa a aceptar la continuación del orden político y económico anterior, han sido fenómenos importantes e irreversibles. El continuo aumento de la población mundial, los niveles mucho más elevados de industrialización y avance tecnológico y la necesidad de progreso social y económico - particularmente en los países en desarrollo - han creado nuevas demandas y exigen disposiciones y métodos renovados para encarar los nuevos problemas.

56. Los cambios en la utilización del espacio oceánico y la explotación de los recursos marítimos, reconocidos en el decenio de 1960 por la comunidad internacional y ahora incorporados en la Convención sobre el Derecho del Mar, crearán nuevos derechos y obligaciones para muchos Estados y la necesidad de vigilarlos y protegerlos. Por consiguiente, hay nuevas motivaciones para que los Estados, incluidos los que anteriormente no habían contado con capacidad naval propia, desarrollen dichas fuerzas.

57. Por otra parte, la existencia de un número mucho mayor de Estados soberanos y su derecho inmanente de legítima defensa probablemente den lugar a la interpretación de que se necesita una capacidad naval a fin de poder ejercer esos derechos y resistir la injerencia y la intervención, especialmente en ausencia de un sistema eficaz de seguridad internacional.

58. Por sobre todo, la evolución tecnológica más significativa ha sido la aparición de las armas nucleares. El mar se ha convertido ahora en el medio de operaciones de submarinos lanzamisiles balísticos, cada uno de los cuales transporta, según se estima, el equivalente de una potencia explosiva superior a la utilizada por todos los combatientes en la segunda guerra mundial. La combinación del diseño de los misiles y las ojivas, la propulsión por energía nuclear, los sistemas de navegación y dirección de gran precisión y las técnicas avanzadas de diseño y construcción de cascos ha permitido desarrollar una capacidad naval totalmente nueva cuyo propósito concreto es pavoroso.

59. El acicate para desplegar dicha capacidad y continuar perfeccionándola ha sido el enfrentamiendo político entre determinadas grandes Potencias y sus respectivos aliados, manifiesto desde 1945. A fin de mantener la eficacia de dichas fuerzas nucleares estratégicas y el nivel de la capacidad naval para fines generales que cada parte ha considerado necesaria, se han desarrollado fuerzas navales de poderío - y costo - considerable.

60. Así pues, hay varias motivaciones para desarrollar la capacidad naval. Varían desde la legítima defensa local hasta las potencialidades del uso nuclear estratégico; desde la capacidd para intervenir en el extranjero hasta la protección y la seguridad de las costas; desde la protección tradicional del comercio y los intereses nacionales hasta las zonas recién establecidas de jurisdicción económica exclusiva. Además de estas razones principales hay otros aspectos, tales como el prestigio nacional, la protección de la integridad territorial, la afirmación de una presencia en el extranjero, el apoyo a Estados amigos o aliados, la defensa contra la subversión desde el mar, la coerción e intimidación del adversario o los esfuerzos para contrarrestar la capacidad del adversario para emprender acciones en una cierta zona. Las fuerzas navales también continúan utilizándose en el contexto de la rivalidad mundial entre los dos principales Estados poseedores de armas nucleares y sus aliados. En conjunto, y conforme al diverso poderío económico nacional y las diferentes evaluaciones de las prioridades, estos factores llevan a ciertos Estados a gastar considerables recursos en el desarrollo de las fuerzas y los armamentos navales.

61. La posesión y el desarrollo continuado de fuerzas marítimas en todas sus formas constituyen parte de la carrera mundial de armamentos, cuyo costo global se ha estimado en más de 800.000 millones de dólares en 1984 12/. Aunque se reconoce que la seguridad nacional y las necesidades de legítima defensa son de importancia primordial para los Estados, dicha suma representa una desviación en gran escala de recursos valiosos que podrían emplearse para ayudar a satisfacer las necesidades económicas y sociales de un mundo atribulado. Además, al utilizarse con fines militares grandes cantidades de esfuerzo humano y recursos materiales y financieros que podrían destinarse con más provecho a otros fines, los gastos en armamentos y fuerzas armadas imponen a menudo una pesada carga sobre la economía de cualquier país.

B. El poderío marítimo en el contexto general, político, económico y de seguridad

62. Los autores que han escrito sobre estategia marítima convienen por lo general en que el poderío marítimo abarca muchos elementos relacionados entre sí. Mahan identificó seis factores necesarios para que un Estado desarrollase una capacidad naval: situación geográfica (sobre rutas marítimas); características físicas (bahías naturales, etc.); extensión del territorio (suficientemente grande para mantener una armada pero no tan grande como para alentar una estrategia continental); número de habitantes; carácter nacional; y tipo de gobierno (dispuesto a apoyar una política marítima). Con dichos factores, un Estado tendría los elementos necesarios para el transporte marítimo mercante y un intercambio beneficioso con el extranjero, para la adquisición de bases y para la construcción de una armada con objeto de proteger las líneas marítimas de comunicación. Un comentarista más reciente, S.G. Gorshkov, Almirante de la Flota y Comandante en Jefe de la Armada de la Unión Soviética, ha descrito el poderío marítimo de un Estado en función de la posibilidad de explorar el océano y aprovechar sus riquezas, la situación de la flota mercante y la flota pesquera y su capacidad para satisfacer las necesidades del Estado, y la presencia de una armada acorde con los intereses de ese Estado 13/. En este sentido, las fuerzas navales de por sí son parte de un poderío marítimo más amplio y general que puede tener considerables consecuencias políticas, económicas y en materia de seguridad. No obstante, primordialmente mantiene su validez la afirmación de que una fuerza naval es una declaración por parte de una nación de que tiene intereses marítimos concretos y la voluntad política para protegerlos.

63. En común con otros instrumentos del poderío militar, las armadas deben diseñarse, construirse, dotarse y adiestrarse para la guerra y, pese a ello, pasar la mayor parte del tiempo en un ambiente de paz. Sus objetivos y tareas en la paz suelen diferir de los de tiempos de guerra. Si bien un Estado se esforzará por dar primacía a la preparación y la eficacia de su armada en la guerra, en la práctica suele ser necesario transigir en diversos aspectos para atender a las necesidades contradictorias de tiempos de paz. Por consiguiente, el contexto general de las fuerzas navales debe considerarse en estos dos conjuntos diversos de condiciones, aunque inevitablemente hay funciones que son aplicables a ambos.

64. Existe una distinción fundamental entre la guerra terrestre y la guerra marítima. Históricamente, la cuestión en juego en tierra es la posesión y ocupación de territorio, mientras que en el mar es el uso del mar sin impedimentos. Los océanos por lo general no se prestan a la noción de ocupación, pero ofrecen posibilidades infinitas como medio de comunicación. Así pues, el objetivo de conseguir y luego mantener la superioridad marítima - de preferencia mediante una batalla decisiva - pasa a ser una cuestión de lograr la capacidad de utilizar el mar sin impedimentos para los fines propios e impedir dicha utilización al enemigo. Habiendo logrado esa condición en zonas oceánicas consideradas vitales, la fuerza naval puede utilizarse posteriormente para promover y proteger los intereses y las prioridades que el Estado considere necesarios para el logro de sus objetivos político-militares más generales en tierra, tales como la invasión de territorio extranjero, el bloqueo efectivo de los suministros o movimientos del enemigo por mar, o la posibilidad de asegurarse vías propias de suministro logístico de alimentos y material de guerra. Por consiguiente, desde el punto de

vista político, la supremacía marítima no es un fin en sí misma. En último término puede ser un medio de asegurarse la supervivencia nacional o un medio para alcanzar la victoria en tierra. Desde esta posición general, se desprende que los Estados que consideren que su seguridad en la guerra depende del uso sin impedimentos de las líneas de comunicación marítimas adoptarán medidas para desarrollar una capacidad naval a fin de proteger esas líneas. Al hacerlo, pueden desarrollar fuerzas navales que se consideren capaces de amenazar la seguridad o los intereses de otros Estados, dando lugar así a la constitución de una fuerza naval que contrarreste la amenaza que se percibe. El resultado puede ser una carrera de armamentos navales, un fenómeno que históricamente ya ha tenido lugar y se está repitiendo actualmente.

65. En tiempo de paz, las fuerzas navales desempeñan diversas funciones. En primera instancia, una fuerza naval poderosa capaz de actuar lejos de sus bases nacionales proporciona una capacidad considerable para intervenir en controversias o conflictos regionales. Por consiguiente, su presencia y su poderío proporcionan opciones para la acción - ya sea por una intervención vigorosa, mediante coerción, o mediante restricciones a las acciones de terceros - de que no se dispondría si no existiera esa fuerza. Esta función, y la capacidad concomitante para prestar apoyo a operaciones terrestres o aéreas contra objetivos ribereños de ser necesario, se conoce como "proyección de poderío".

66. La característica singular del poderío naval es que permite ejercer influencia mediante simple presencia en la zona, sin tener necesariamente que desembarcar fuerzas en el territorio de otro Estado. La influencia naval en un ambiente de paz se suele ejercer, no impidiendo activamente el empleo de los océanos a terceros, sino asegurando su disponibilidad para el tráfico marítimo propio y el de otras naciones. Esta actividad constituye la función de "presencia naval", en virtud de la cual el conocimiento de que una formación de buques de guerra está constantemente en la zona se convierte en un factor de la política de la región. Así pues, los Estados marítimos consideran que elementos tales como la protección de los intereses, la presencia naval en el extranjero (a menudo en forma de visitas de cortesía a puertos extranjeros, conocidas como "ostentación del pabellón") y el patrullaje marítimo son importantes funciones navales. La demostración de la capacidad de desplegar el poderío marítimo en todas sus formas - fuerzas navales, marina mercante, buques oceanográficos, flotas pesqueras, etc. - puede producir una profunda impresión política, especialmente hoy en día en que el aprovechamiento de los recursos marinos se está convirtiendo en tema de atención nacional e internacional cada vez mayor.

67. La posesión en tiempo de paz por las Potencias marítimas de fuerzas navales suficientemente poderosas para desempeñar la función propia de tiempo de guerra constituye un factor con impulso propio. La vida media útil del casco de un buque de guerra alcanza por lo menos a 20 años, y algunos pueden prestar servicios por más de 30 años. Una nueva clase de buque de guerra puede requerir 10 años desde su concepción hasta su puesta en servicio efectivo. Por consiguiente una fuerza naval capaz de ejercer las tareas bélicas que se le han asignado puede entrañar grandes recursos económicos en tiempo de paz. La investigación y el desarrollo, la producción, el equipamiento, la reparación, el mantenimiento, la modernización y la sustitución, especialmente en esta época de equipos y sistemas de armas de alta tecnología, se convierten en una obligación continua y muy costosa. Deben distinguirse estos gastos de los gastos muy considerables de personal en mar y en tierra y de los gastos del funcionamiento cotidiano de las fuerzas navales.

68. Por encima de todas las demás consideraciones, la aparición de los armamentos nucleares y la decisión de utilizar los océanos como el medio para desplegar un gran número de fuerzas nucleares estratégicas y tácticas han introducido un elemento totalmente nuevo y especialmente peligroso en las operaciones navales. Aunque estas armas se hallan en manos de cinco naciones, pese a ello pueden entrañar graves consecuencias para la seguridad del mundo entero. El carácter del despliegue nuclear estratégico por las armadas de los Estados poseedores de armas nucleares se examina más adelante en el presente informe.

C. Categorías de armadas

69. Las armadas del mundo varían en tamaño, poderío y composición, reflejando la diversidad de estrategias, responsabilidades y poderío económico de los Estados. Para los fines de este estudio, es conveniente clasificarlas en tres categorías:

a) Armadas mundiales, las que pueden desplegarse, y suelen estar desplegadas, en la mayoría de los océanos del mundo en forma permanente; tales operaciones exigen acceso fiable a bases extranjeras e instalaciones portuarias amigas, un poderoso sistema de apoyo logístico y un número suficiente de buques de guerra que puedan mantener una presencia lejos del país de origen a pesar de la necesidad de retiros periódicos del servicio para mantenimiento, reparación, reforma y modernización. De hecho, actualmente sólo dos Estados poseen armadas de este tipo: los Estados Unidos y la Unión Soviética.

b) Armadas "de alta mar", las que normalmente se despliegan en las aguas que circundan al Estado de que se trate, aunque a menudo hasta una distancia considerable de tierra, y también poseen la capacidad de realizar despliegues ocasionales y operaciones limitadas en formación lejos de las bases del país de origen. Posiblemente existan unas 15 armadas que puedan considerarse en esta categoría.

c) Armadas costeras, las que se despliegan casi exclusivamente en las aguas inmediatamente adyacentes al territorio de una nación y ejecutan tareas navales tradicionales tales como las de autodefensa marítima, protección de los intereses soberanos en las aguas territoriales, protección de los intereses económicos nacionales frente a la costa, patrullaje marítimo, lucha contra el contrabando, búsqueda y salvamento, etc. Estas armadas pueden realizar despliegues a mayor distancia sólo ocasionalmente y, por lo general, en número reducido en visitas de cortesía. La mayoría de las armadas quedan comprendidas en esta categoría, aunque su capacidad varía ampliamente.

70. Una comparación numérica entre la armada de los Estados Unidos y la de la Unión Soviética sólo tiene valor limitado, ya que cada uno de esos países tiene sus propios antecedentes históricos y situación geopolítica, que han dado lugar a diferentes estrategias marítimas. Los Estados Unidos lindan con dos océanos y tienen una extensión de costa considerable que, por su mayor parte, está libre de hielo y permite el acceso a la alta mar en todas las épocas del año. La Unión Soviética, por su parte, tiene una superficie terrestre muy vasta con acceso restringido a los océanos y gran parte de su costa está sometida a inclementes condiciones de hielo cada año. Históricamente, los Estados Unidos han sido una

Potencia naval importante por muchos años, mientras que la Unión Soviética sólo ha desarrollado su capacidad naval de largo alcance en fecha comparativamente reciente, si bien la Armada Soviética ha sido numéricamente importante por mucho más tiempo. Ambos países, al igual que muchos otros, tienen considerable interés en mantener el principio de la libertad de la alta mar y el derecho de paso inocente por las aguas territoriales.

71. El desarrollo de fuerzas nucleares estratégicas marítimas en gran escala por cada uno de esos Estados y las actividades a que ha dado lugar, como medidas de cada uno para contrarrestar las que considera amenazas del otro, han tenido una influencia considerable sobre la composición y el modo de operación de sus fuerzas. No obstante, también a este respecto hay asimetrías considerables que arrojan muchas dudas sobre el valor de las comparaciones numéricas. Además de su cometido nuclear estratégico, ambas armadas se despliegan a escala mundial y tienen una poderosa capacidad para operaciones generales lejos de las aguas de sus países de origen. Su capacidad para efectuar un intercambio nuclear estratégico, la posibilidad de conflictos en el mar que incluyan la utilización de armas nucleares tácticas y su capacidad para intervenir en el extranjero son factores que causan inquietud a muchos otros Estados.

72. Las armadas "de alta mar" varían considerablemente en tamaño, como los propios Estados, y en capacidad militar. Algunos de los Estados en cuestión aún tienen responsabilidades territoriales en partes alejadas del mundo o mantienen acuerdos con Estados amigos que suponen maniobras y ejercicios navales ocasionales. En varios casos los Estados dependen en gran medida del comercio marítimo y de líneas de comunicación de mar abierto que en tiempo de guerra tratarán de defender para sobrevivir. Tres Estados (China, Francia y el Reino Unido) poseen fuerzas nucleares estratégicas marítimas y, presumiblemente, también una capacidad en materia de armas nucleares tácticas. Esta capacidad, aunque reducida en comparación con la de los Estados Unidos y la Unión Soviética, forma parte del arsenal mundial de armas nucleares.

73. Finalmente, más de 125 naciones son capaces casi únicamente de realizar operaciones costeras, muchas sólo en grado muy reducido. También en esta categoría las armadas varían considerablemente en tamaño y potencia de fuego, y una comparación numérica no sería de gran valor. Aunque algunos buques de guerra y armamentos están anticuados y la capacidad naval total de algunos Estados puede ser de menor cuantía, bien puede resultar suficiente para las tareas limitadas fijadas por la política nacional. En cambio, en otros casos, el moderno diseño de los buques, junto con los sensores y las armas más avanzados, proporcionan una capacidad muy efectiva a distancias limitadas. Por ejemplo, se pueden transportar misiles sumamente precisos a bordo de buques pequeños y económicos y con ello se puede constituir una fuerza naval de peso en un combate limitado. A pesar de las facilidades cada vez mayores para la producción nacional en varias partes del mundo, la mayoría de estas armadas, especialmente las de los países en desarrollo, suele depender de proveedores de armas extranjeros en lo que se refiere a buques y gran parte del equipo naval, así como en la asistencia para el adiestramiento.

D. Transferencias de armas navales

74. Hay muchas razones por las que los Estados consideran necesario tener algún tipo de fuerza naval. La composición de esa fuerza, su tamaño, el número de buques y otros componentes y la capacidad de su sistema de armamentos varían de conformidad con las tareas que esté llamada a desempeñar. No obstante, salvo en el caso de buques de guerra comparativamente sencillos, la gran mayoría de las naciones a menudo deben procurarse en el extranjero la capacidad técnica en materia de construcción naval y armas. Como consecuencia, hay un floreciente mercado internacional de transferencia de armamentos navales.

75. Los principales factores que intervienen en la oferta y la demanda de armas convencionales se describen en el estudio de las Naciones Unidas sobre todos los aspectos de la carrera de armas convencionales y sobre el desarme en relación con las armas convencionales y las fuerzas armadas, presentado a la Asamblea General en 1984 14/. Desde el punto de vista de la oferta, comprenden la intensificación continua de la carrera de armamentos y del poderío militar por las principales Potencias, los intentos de ejercer influencia política o asegurar el suministro de materias primas, la mera y simple utilidad comercial o la mejora de la situación de la balanza de pagos del proveedor. Las transferencias de armamentos también se utilizan para ayudar a las naciones proveedoras a financiar las actividades de investigación y desarrollo y la producción posterior de armamentos. Desde el punto de vista de la demanda, los factores comprenden la satisfacción de las necesidades justas en materia de legítima defensa u otras responsabilidades, la adquisición de una capacidad militar, la ambición de superioridad local o regional y, en un nivel más general, la persistente incertidumbre en ciertas regiones sobre el futuro de la estabilidad regional e internacional.

76. Hay también transferencias provenientes de acuerdos entre aliados o para la cooperación militar, como donaciones, compensaciones, coproducción, homologación, cooperación técnica y la transferencia de tecnología en el contexto de las transferencias de armamentos navales. También es importante tener presentes las causas y las consecuencias de las propias transferencias y de la tecnología vinculada. En la producción nacional de armamentos en ciertos países en desarrollo, uno de los resultados es un aumento de las industrias mixtas que fabrican armas o componentes bajo licencia.

77. La variedad y el valor de las transferencias de armas navales son difíciles de evaluar con exactitud, en parte debido a que la información es incompleta, ya que muchos Estados lo consideran un tema delicado, en parte debido a que las intenciones de venta, adquisición o transferencia anunciadas no se llevan necesariamente a su conclusión, y en parte debido a que la base para calcular los valores en un mundo de tipos de cambio variable es muy poco fidedigna. Por estas razones, las siguientes estadísticas deben considerarse con cautela; sólo sirven para ilustrar las tendencias generales. En primer lugar, es conveniente tomar nota del aumento del número de posibles receptores. El índice de la publicación Jane's Fighting Ships, una fuente internacionalmente reconocida y respetada de información naval, enumeró 67 armadas en el período 1958-1959, 91 en 1966-1967, 135 en 1976-1977 y 143 en 1984-1985. Este aumento en su mayor parte refleja la aparición de nuevos Estados independientes.

78. Según el Organismo de Control de Armas y Desarme de los Estados Unidos, el número de armas suministradas a los países en desarrollo, en cifras acumulativas para el período 1978-1982, por determinados proveedores y desglosado por los principales tipos de armas, fue el siguiente:

Cuadro 1

Suministros de armamentos navales a países receptores en desarrollo: cifras acumulativas para el período 1978-1982

(OTV: Organización del Tratado de Varsovia;
OTAN: Organización del Tratado del Atlántico del Norte)

Buques	Total	Proveedor						
		URSS	Otros de la OTV	Estados Unidos	Francia	Reino Unido	Otros de la OTAN	China
Principales buques de combate de superficie a/	125	32	5	27	17	13	31	-
Otros buques de combate de superficie b/	497	134	7	97	48	35	155	21
Submarinos	20	8	-	1	2	-	7	2
Buques de ataque lanzamisiles	94	53	-	-	16	6	11	8

Fuente: Organismo de Control de Armas y Desarme de los Estados Unidos, World Military Expenditure and Arms Transfers 1972-1982 (Washington, D.C., abril de 1984), pág. 99.

a/ Comprenden portaaviones, cruceros, destructores, destructores escoltas y fragatas.

b/ Comprenden lanchas torpederas de motor, cazasubmarinos y barreminas.

79. Al igual que en el caso de otras armas convencionales, ha habido un aumento notable de la demanda de las armas más modernas, incluidos misiles dirigidos antibuque, cuya capacidad de lanzamiento ha permitido a armadas costeras relativamente reducidas aumentar considerablemente su capacidad de combate.

80. La estabilidad internacional se ve en peligro debido a muchos factores, entre los cuales se cuenta un aumento a veces desproporcionado en las transferencias de armamentos, tanto de carácter cuantitativo como cualitativo, y que tiende a difundir a escala mundial la tecnología de armamentos de alto nivel. A pesar de las declaraciones formuladas por la Asamblea General en el Documento final del décimo período extraordinario de sesiones, celebrado en 1978, de que deberían proseguirse resueltamente la limitación y la gradual reducción de las fuerzas armadas y de las fuerzas convencionales en el marco de los avances hacia el desarme general y completo (párr. 81) y de que deberían llevarse a cabo consultas entre los principales países proveedores de armas y los países que las recibían sobre la limitación de todos los tipos de transferencia internacional de armas convencionales (párr. 85), dichas consultas no se han celebrado. Al igual que en el caso de otras armas convencionales, la transferencia de armamentos navales ha continuado sin mengua.

CAPITULO III

FUERZAS NAVALES Y SISTEMAS DE ARMAMENTOS NAVALES

A. Principales acontecimientos de los últimos 50 años

81. Las flotas habían cambiado significativamente para fines de la segunda guerra mundial. El acorazado, el buque principal en 1939, tuvo que ceder su puesto al portaaviones. Las batallas se libraban por encima del horizonte sin que los oponentes intercambiaran fuego de artillería en ningún momento. Agrupados en torno al portaaviones, otros buques actuaban como escoltas o bombardeaban las costas durante las operaciones de desembarco. El submarino igualmente experimentó grandes cambios. La invención del esnórkel (un dispositivo que se extiende desde justo por debajo de la superficie y permite al submarino captar aire y, de este modo, hacer funcionar sus motores diesel para recargar sus baterías) le permitía mantenerse sumergido por largos períodos, lo que era imprescindible si había que sobrevivir frente a aviones y buques de superficie dotados de radar. Al mismo tiempo, el desarrollo del radar y de dispositivos de detección acústica submarina (sonar) fortalecieron mucho la capacidad de detección de buques de superficie, submarinos y aviones.

82. Estas transformaciones fueron relativamente de menor cuantía en comparación con las que habrían de seguir. Desde el decenio de 1950 las armadas han experimentado avances tan profundos que su apariencia se ha transformado por completo. La energía nuclear, la electrónica y los nuevos sistemas de armamentos han aumentado la capacidad de las armadas a niveles inconcebibles hace 30 ó 40 años. Según informes recient es, es inminente que se produzcan más novedades cuyas consecuencias son todavía difíciles de evaluar.

B. La revolución nuclear

83. De todos los cambios que se han producido, los que se vinculan con la energía nuclear indudablemente son los más importantes y han multiplicado la capacidad de los buques de guerra y las armas que portan. Las demostraciones más impresionantes de esta revolución evidentemente son el aprovechamiento de la energía nuclear para fines de propulsión y el desarrollo de misiles balísticos intercontinentales con ojivas nucleares transportados a bordo de submarinos nucleares, como se describe en los párrafos 102 a 106 infra.

84. Se utiliza energía atómica para la propulsión en ciertas embarcaciones, particularmente submarinos. Se estima que en la actualidad hay más de 550 reactores nucleares instalados en buques y submarinos, más de los que están instalados en tierra, aunque, desde luego, éstos tienen en conjunto una potencia considerablemente mayor.

85. Los submarinos nucleares son completamente independientes de la superficie y su independencia está limitada sólo por la resistencia física y psicológica de la tripulación. El submarino, que antes solía ser el arma de países que no podían controlar el mar mediante fuerzas de superficie, ahora es un importante componente de las armadas más poderosas. El funcionamiento de los submarinos ha mejorado

enormemente. El primer submarino nuclear, el Nautilus de la armada de los Estados Unidos, que entró en servicio activo en 1954, alcanzaba velocidades de más de 20 nudos y podía sumergirse a una profundidad de 200 m. El desarrollo del casco en forma de lágrima, hidrodinámicamente más eficiente, y la instalación de reactores más potentes hicieron posible llegar a 30 nudos en series posteriores. Ahora, los cascos de titanio, las mejores características hidrodinámicas y los reactores aún más potentes en algunos submarinos nucleares actuales posibilitan velocidades que superan los 40 nudos y sumersiones hasta 1.000 m y más.

86. Así pues, los submarinos nucleares se han convertido en un arma formidable de guerra naval, dado que a menudo pueden dejar atrás a cualquier buque de superficie y burlar la persecución sumergiéndose a gran profundidad para eludir la detección. No obstante, el submarino nuclear actualmente está fuera del alcance técnico y financiero de casi todos los países. El submarino tradicional de propulsión diesel aún presenta ciertas ventajas. Por ser a la vez más pequeño y a menudo más silencioso bajo la superficie que su congénere nuclear y más fácil de utilizar en aguas poco profundas, es por tanto más difícil de descubrir en zonas costeras. Además, cuestan menos su construcción y su mantenimiento.

87. La energía nuclear no ha tenido aplicación tan intensa en los buques de superficie. Debido a las necesidades especiales, tales como la tecnología nuclear y las técnicas de soldadura especializadas, los buques de propulsión nuclear son casi dos veces más costosos que los tradicionales y exigen mayores conocimientos técnicos para su construcción y manejo. Los Estados Unidos cuentan con cuatro portaaviones y nueve cruceros nucleares. Según Jane's Fighting Ships 1984-85, la Unión Soviética ha construido dos cruceros nucleares pesados y tiene un portaaviones nuclear en construcción; además, posee tres rompehielos nucleares en servicio y un cuarto en construcción. Francia proyecta utilizar la energía nuclear en su nuevo portaaviones, cuya entrada en funcionamiento está prevista para fines del próximo decenio. Salvo los rompehielos mencionados anteriormente y tres buques mercantes experimentales, la propulsión nuclear se ha mantenido de dominio exclusivo de los buques de guerra.

C. La revolución electrónica

88. Antes de 1940 los buques diferían de un país a otro sólo en el número, la calidad de su construcción y ciertos aspectos principalmente cuantitativos: potencia de los motores, calibre de los cañones, espesor del blindaje, etc. Por consiguiente, las comparaciones entre las armadas eran relativamente sencillas y el Tratado de Washington de 1922 podía imponer limitaciones sobre el desplazamiento y la dotación de armas de los buques, características que eran concretas y fáciles de verificar. Ahora dichas comparaciones son mucho más difíciles. El criterio decisivo para evaluar la eficacia de un buque y las armas que porta ya no es cuantitativo sino cualitativo; a este respecto, un elemento principal son los sistemas electrónicos que dirigen todas las operaciones, desde la navegación hasta las comunicaciones y desde la detección hasta la dirección.

89. El equipo electrónico se ha convertido en uno de los elementos auxiliares fundamentales de la navegación. Los sistemas de navegación por inercia, que se emplearon por primera vez en misiles, ahora se utilizan en forma generalizada en los submarinos, que ya no necesitan salir a la superficie para fijar su posición. Aún así necesitan actualizar ocasionalmente su sistema de dirección por inercia mediante información proporcionada por satélites. Los buques de superficie también utilizan satélites de navegación cada vez en mayor medida.

90. También se utilizan satélites para las comunicaciones, donde revisten suma importancia. Las flotas ya no actúan independientemente de sus bases, sino que están en constante contacto con la costa, enviando y recibiendo comunicaciones con una densidad de tráfico sobre grandes distancias que sólo son posibles gracias a las transmisiones por satélite.

91. La comunicación con submarinos por mucho tiempo ha sido un problema, dado que las ondas de radio normales no penetran efectivamente en el agua. Hasta el momento los submarinos han utilizado para la transmisión antenas que traspasan la superficie del agua, y para la recepción antenas de alambre (alambre flotando en la superficie); dichos dispositivos no son ni con mucho ideales, ya que cualquier objeto flotante, por muy pequeño que sea, puede descubrirse. Está en desarrollo la utilización de transmisiones en frecuencia extremadamente baja, que pueden penetrar el agua con mucha mayor eficacia, aunque las dificultades técnicas aún están lejos de haberse resuelto.

92. Con respecto a la detección, el radar continúa siendo el dispositivo principal sobre la superficie. Hay muchos tipos de radar: de vigilancia superficial y aérea, de altimetría, de navegación, etc. Mediante la vigilancia por radar aerotransportado, las formaciones de buques de superficie pueden establecer una zona de detección en torno a sí de un radio de más de 700 km. Mediante computadoras integradas, la información sobre la identificación de los objetivos y los datos de rastreo se envía a un sistema de procesamiento de información táctica que puede indicar las opciones de armas adecuadas a que se puede recurrir para hacer frente a la amenaza. Ahora también se utilizan cada vez más satélites para fines de detección, ya sea para reconocimiento fotográfico mediante equipos de cámaras de alta resolución, o con el empleo de tecnologías avanzadas tales como dispositivos de detección térmica o radar de muy alta sensibilidad.

93. Bajo la superficie, el sonar es el sistema de detección más importante. El moderno equipo de sonar activo puede utilizarse desde buques, submarinos, helicópteros o dispositivos que se dejan caer desde aviones. Ya se lleve a bordo de un buque o a remolque (dispositivos de sonar remolcados bajo la superficie a fin de evitar las capas superficiales donde la transmisión del sonido es mala), el alcance del sonar activo puede superar los 30 km en condiciones favorables. Mientras que el sonar activo transmite pulsos bajo el agua y luego capta los ecos, el sonar pasivo es en efecto un dispositivo de escucha que no efectúa sus propias transmisiones. El sonar pasivo permite que los submarinos escuchen ruidos submarinos externos sin revelar su propia presencia con transmisiones. Por lo general, el sonar pasivo tiene un alcance bajo el agua mucho mayor que el sonar activo. No obstante, el ambiente marino es tan variado que un submarino silencioso, que se oculte en una capa de agua fría, aún tiene buenas posibilidades de no ser detectado. En la práctica, los submarinos nucleares suelen ser los

mejores vehículos para llevar a cabo operaciones antisubmarinas y varios países han construido submarinos especialmente concebidos para este fin. A fin de aumentar sus posibilidades de evitar la detección, a veces se reviste a los submarinos con un material superficial anecoico especial que absorbe parte de las ondas de sonar que lo alcanzan, y todas las maquinarias internas capaces de vibrar están suspendidas de soportes especiales.

94. La revolución electrónica también ha dado lugar a otra faceta muy importante de la guerra naval, las contramedidas electrónicas, mediante las cuales los posibles objetivos tratan de eludir la detección u ocultar su verdadera posición y movimiento, o confundir un ataque inminente por misiles u otras armas de modo de frustrar los ataques. Los dispositivos y las técnicas para las contramedidas electrónicas varían mucho. Algunos son comparativamente sencillos, como la interferencia de las transmisiones del radar enemigo, mientras que otros exigen un grado muy elevado de tecnología y equipo sumamente especializado. También existen diversas contramedidas electrónicas que, si se utilizan a tiempo, pueden tratar de desviar un misil, pero que también pueden neutralizarse mediante anticontramedidas electrónicas.

D. Sistemas de armas

95. Los avances tecnológicos han alterado profundamente las armas que llevan a bordo los buques de guerra. El misil ahora suele ser el arma principal estándar, en reemplazo del cañón, y hay muchos tipos con una gran variedad de finalidades. Desde que se introdujeron los primeros modelos en el decenio de 1950, los misiles han pasado a ser mucho más livianos y se han pefeccionado mucho. Emplazados en submarinos, buques de superficie, helicópteros y aviones, pueden utilizarse contra objetivos en la superficie, en el aire, bajo la superficie y en tierra. También hay misiles que cambian de medio, por ejemplo, que parten como misiles sobre la superficie y se convierten en torpedos bajo la superficie. Los misiles tienen diversos tipos de sistemas de dirección, que varían desde sistemas de inercia hasta sensores de radar o luz infrarroja, por lo general con un dispositivo de autodirección activo para el acercamiento final.

96. Los misiles pueden ser totalmente independientes una vez disparados, en cuyo caso se conocen como de lanzamiento irreversible, o pueden ser guiados durante parte de la trayectoria ya sea por la plataforma inicial de lanzamiento o por un vehículo de dirección de relevo, por ejemplo un helicóptero. Cada tipo tiene sus ventajas e inconvenientes. El misil de lanzamiento irreversible tiene alcance limitado (hasta el horizonte, esto es, 40 km) y su trayectoria no puede corregirse, pero permite que la plataforma de lanzamiento se exponga en un mínimo a un contraataque por el objetivo. Otros misiles están dotados de computadoras y sistemas de dirección a bordo que se hacen cargo del control una vez que el objetivo se halla dentro del radio de detección del misil. Está bien avanzado el desarrollo de los misiles supersónicos de largo alcance y ya se han efectuado los primeros emplazamientos. Su velocidad excluye toda posibilidad de corrección de la trayectoria en vuelo, y el tiempo de reacción para el objetivo es peligrosamente breve. Esto aumentará considerablemente la zona de peligro en torno de un buque de guerra. Hoy en día un buque necesita vigilar todo lo que ocurre dentro de un radio de varias docenas de kilómetros, pero en los próximos decenios ese radio probablemente tendrá que aumentar a varios cientos de kilómetros.

97. No obstante, los cañones no han desaparecido por completo. Los misiles son demasiado costosos contra objetivos de menor importancia o indefensos. Además, los cañones suelen ser más efectivos a corta distancia, contra objetivos en vuelo bajo y para el bombardeo de la costas. Se han restablecido los cañones en buques de los que se habían retirado y ahora suelen montarse en torretas automáticas sin dotación de artilleros y tienen alta frecuencia de disparos. La experiencia reciente ha demostrado que los cañones de corto alcance en ciertos casos pueden, como última línea de defensa, derribar los misiles atacantes.

98. Aunque actualmente hay una tendencia incipiente hacia el emplazamiento de más misiles en submarinos, aún no son el arma principal de estas embarcaciones. El arma principal del submarino continúa siendo el torpedo, aunque éste también puede transportarse en buques de superficie, aviones y helicópteros. Durante la segunda guerra mundial el alcance útil de un torpedo quizás variaba cuando mucho entre 2 km y 3 km, mientras que hoy en día los torpedos dirigidos por sistema alámbrico pueden alcanzar objetivos distantes hasta 50 km. También se puede dotar a los torpedos de sistemas de búsqueda y dispositivos de autodirección capaces de distinguir entre el objetivo verdadero y señuelos.

E. Nuevas tecnologías

99. La investigación ahora en marcha probablemente transforme las armadas una vez más. Uno de los avances más importantes es la propulsión anaeróbica, que utiliza el principio de la combustión en ciclo cerrado, lo que permitiría a los submarinos no nucleares permanecer sumergidos por varias semanas (en lugar de varios días como hoy ocurre), nuevos diseños de cascos que reducirían el tonelaje de los buques de alta mar sin reducir sus posibilidades, y buques no convencionales, tales como buques de efectos de superficie, que podrían trastornar el equilibrio de fuerzas entre los buques de superficie y los submarinos, en virtud de su muy elevada velocidad. Se están desplegando ingentes esfuerzos para mejorar la detección y el rastreo de submarinos; los rápidos avances en materia de tecnología de computación y equipo de comunicaciones producen un constante progreso en materia de comando, control, comunicaciones e inteligencia; y constantemente se están perfeccionando los sistemas de dirección y la eficacia de los misiles.

100. Sería prematuro intentar evaluar las repercusiones de los perfeccionamientos más recientes y las innovaciones futuras. No obstante, ya es evidente que continuarán fortaleciendo el aspecto cualitativo de la carrera de armamentos navales. Cada vez se dispone de un mayor número de misiles, lo que permite que armadas que hasta el momento se habían considerado costeras adquieran una potencia de fuego equivalente en parte a la de algunas de las armadas de alta mar. Los avances tecnológicos que comenzaron a fines del decenio de 1940 y continuaron hasta el decenio de 1970 dieron lugar a la concentración de la fuerza naval en manos de un pequeño número de países que eran los únicos capaces de costear y desarrollar armadas complejas y costosas, en especial submarinos nucleares y portaaviones. En cambio, ahora la situación es más variada. No sólo están en competencia las armadas de los Estados Unidos y la Unión Soviética, así como las de sus aliados, sino que el propio poderío naval se está difundiendo más y estos acontecimientos sin duda tendrán profundas consecuencias en la seguridad de los mares.

F. Fuerzas existentes

101. La siguiente descripción de las fuerzas navales existentes es para fines ilustrativos únicamente. Se ha compilado a partir de datos de fuentes públicas que no son necesariamente fiables en grado absoluto ni aceptadas por todos los Estados como fuentes autorizadas. Los detalles que se brindan tienen por objeto dar una descripción general de la magnitud, la capacidad y el número de diversas fuerzas navales y sistemas de armamentos navales. La información no es exhaustiva ni debe interpretarse como una presentación de comparaciones numéricas en ninguna forma; en efecto, la gran divergencia en tamaño, antigüedad y dotación de armas entre buques que aparentan ser de la misma clase puede hacer que las comparaciones resulten muy engañosas. El objetivo de la descripción que figura en los párrafos siguientes es arrojar cierta luz para el lector que quizás no esté familiarizado con asuntos navales sobre el alcance y la complejidad de las fuerzas navales. Para las personas bien informadas quedará en claro que la descripción de las unidades y los sistemas navales es incompleta, pero para los demás cabe esperar que el contenido sea suficiente para presentar un cuadro general de las fuerzas navales y su capacidad.

1. Fuerzas nucleares estratégicas 15/

a) Submarinos nucleares lanzamisiles balísticos

102. El número de submarinos nucleares lanzamisiles balísticos es el siguiente:

Estados Unidos	URSS	Francia	Reino Unido	China
6 OHIO	3 TYPHOON	6	4	2
19 LAFAYETTE	36 DELTA			
12 FRANKLIN	23 YANKEE			

(Nota: Las cifras mencionadas para los Estados Unidos y la URSS se refieren a los submarinos nucleares lanzamisiles balísticos comprendidos en el ámbito del Acuerdo bilateral relativo a las conversaciones sobre la limitación de las armas estratégicas (SALT). Está en marcha o se proyecta la construcción de nuevos submarinos, y, por lo demás, la URSS tiene varios submarinos nucleares lanzamisiles balísticos más pequeños y más antiguos que caen fuera del ámbito del Acuerdo. El 10 de junio de 1985, los Estados Unidos anunciaron que, al botarse el séptimo submarino de tipo OHIO a fines de 1985, se retiraría del servicio y se desmontaría uno de los submarinos LAFAYETTE o FRANKLIN existentes, según los procedimientos convenidos para mantenerse dentro de los límites del acuerdo SALT II, no ratificado.)

103. Los submarinos nucleares lanzamisiles balísticos varían en tamaño, desde unas 8.000 toneladas de desplazamiento en el caso de las embarcaciones británicas y francesas hasta 18.000 para la clase OHIO y cerca de 25.000 para la clase TYPHOON. Se cree que normalmente se desplazan por el Atlántico septentrional, el Pacífico septentrional y el Artico, por lo general manteniéndose en patrullaje bajo la superficie por más de dos meses consecutivos. Aunque la mayoría de estos

submarinos cuentan con dos tripulaciones que se hacen a la mar en patrullas alternadas a fin de lograr una máxima disponibilidad operacional de los submarinos, se cree que, debido a períodos de mantenimiento, reformas de mayor cuantía, modernización y ensayo, en condiciones normales de paz están operacionalmente disponibles en un momento dado alrededor de la mitad de los submarinos nucleares lanzamisiles balísticos.

b) Misiles balísticos lanzados desde submarinos

104. El número de misiles balísticos capaces de ser lanzados desde submarinos es el siguiente:

Estados Unidos	URSS	Francia	Reino Unido	China
640 a/	928 b/	96	64	24

a/ Mediados de 1985.

b/ Principios de 1985.

La mayoría de los submarinos nucleares lanzamisiles balísticos llevan 16 tubos portamisiles, aunque se informa que los de clase TYPHOON, soviéticos, llevan 20 y los OHIO de los Estados Unidos, 24. El alcance de los misiles varía desde unos 3.000 km hasta unos 8.000 km. Los alcances mayores permiten operaciones más próximas a las costas protegidas del país de origen. El número de ojivas por misil varía según el tipo de misil, pero fluctúa entre 1 y 14. En su mayor parte, los misiles balísticos lanzados desde submarinos de los Estados Unidos portan más ojivas que los correspondientes misiles soviéticos, lo que redunda, según se cree, en una superioridad numérica considerable en favor de los Estados Unidos, si bien se estima que la Unión Soviética tiene superioridad en cuanto a potencia por cada arma. La mayoría de los misiles balísticos en servicio en los submarinos nucleares lanzamisiles balísticos de los Estados Unidos y la Unión Soviética son del tipo de vehículo de reentradas múltiples dirigidas independientemente. Constantemente se está perfeccionando la precisión de ataque, aunque se cree que hasta ahora los misiles balísticos lanzados desde el mar no tienen la precisión de los misiles balísticos lanzados desde tierra. En los próximos años indudablemente seguirán ocurriendo avances tecnológicos en materia de precisión. Del total potencial combinado de los Estados Unidos y la Unión Soviética de 3.992 misiles estratégicos (intercontinentales y lanzados desde submarinos), 1.568, o sea cerca de un 40%, están emplazados en embarcaciones. Se ha estimado 16/ que hay más de 7.200 ojivas nucleares estratégicas basadas en submarinos distribuidas entre las armadas de los cinco Estados poseedores de armas nucleares, la gran mayoría a bordo de submarinos de los Estados Unidos y la Unión Soviética.

105. Hasta fines del decenio de 1970 se creía por lo general que los submarinos nucleares lanzamisiles balísticos eran invulnerables. Puesto que estaban en duda la capacidad de los bombarderos estratégicos de penetrar las defensas antiaéreas y la capacidad de efectuar lanzamientos de misiles desde tierra en caso de un ataque por sorpresa, parecía pues que esos submarinos eran el elemento de disuasión más estable. Por otra parte, la aparición de misiles nuevos más precisos confirió a dichos submarinos una capacidad de precisión contra objetivos determinados que anteriormente estaba reservada a los bombarderos y los misiles emplazados en tierra.

106. Los avances en la guerra antisubmarina, la entrada en servicio de submarinos "de caza-matadores" o "atacantes", submarinos muy rápidos y silenciosos, y el constante perfeccionamiento de los dispositivos de detección han suscitado ciertas dudas acerca de la mencionada invulnerabilidad. Dichas aprensiones en gran medida son exageradas. La extensión de la superficie que debe reconocerse para hallar submarinos nucleares lanzamisiles balísticos en posición es enorme, y ha aumentado aún más debido al incremento del alcance de los nuevos misiles. Además, la detección bajo el agua continúa siendo muy difícil. Así pues, la probabilidad de que pueda destruirse un número considerable de submarinos en patrullaje es muy exigua y al parecer esta situación perdurará por lo menos hasta el próximo decenio, ya que es improbable un avance tecnológico de mayor cuantía. Sin embargo, dichas percepciones han contribuido a la aceleración de los programas navales de los Estados Unidos y la Unión Soviética.

2. Otros sistemas de armas nucleares en el mar

107. Aparte de las fuerzas nucleares estratégicas, ahora hay una amplia variedad de otras armas nucleares para uso marítimo, ya sea en el mar o contra objetivos costeros. Estas armas comprenden misiles balísticos de corto alcance, misiles de crucero, misiles no balísticos de corto alcance, bombas y cargas de profundidad. Dependiendo del tipo, dichas armas pueden ser transportadas operacionalmente por portaaviones, acorazados, cruceros, destructores, fragatas, submarinos, aviones antisubmarinos, helicópteros antisubmarinos, aviones de ataque y aviones de caza. Se ha estimado 17/ que hay en existencia unas 5.900 ojivas nucleares tácticas que pueden utilizar las fuerzas navales contra buques, submarinos, aviones y objetivos terrestres. En el anexo II se describen las funciones y características de algunas de dichas armas. Esas armas se utilizan actualmente en forma generalizada en las fuerzas navales de los Estados poseedores de armas nucleares, aunque concentradas en gran medida en las armadas de los Estados Unidos y la Unión Soviética. La índole de las armas en sí y los constantes avances tecnológicos a menudo hacen imposible que el observador externo distinga si un buque, submarino o avión determinado porta dichas armas y, de ser así, el número de las armas que podrían estar a bordo.

3. Misiles de crucero lanzados desde el mar

108. Los misiles de crucero lanzados desde el mar merecen particular mención. La Unión Soviética ha venido desplegando por varios años misiles de este tipo de corto alcance (500 km o menos) como armas antibuques, pero en 1984 empezaron a aparecer misiles de gran alcance (más de 2.000 km) en las armadas de los Estados Unidos y la Unión Soviética. Con la posibilidad de ser lanzados desde

submarinos y, en el caso de los Estados Unidos, desde barcos de superficie, y la de transportar ya sea ojivas nucleares o convencionales, estas armas representan una importante adición a la capacidad de las armadas que las poseen. Se ha anunciado que los Estados Unidos van a tener tres versiones de estos misiles: dos con ojivas convencionales y la tercera con ojiva nuclear. De esta última habrá alrededor de 758 unidades (de un total de casi 4.000), que se utilizarán contra objetivos de tierra. También se ha anunciado que se emplazarán misiles de crucero en acorazados, cruceros, destructores y submarinos de ataque. No se conocen detalles sobre la forma en que se desplegarán los misiles de la Unión Soviética, pero se ha dicho que se emplazarán en submarinos; la versión soviética admite también ojivas nucleares o convencionales.

4. Fuerzas navales convencionales 18/

109. El poderío y la eficacia de las fuerzas navales fluctúan en una amplia gama. Si bien la simple comparación numérica ciertamente es un indicador principal del poderío naval, hay muchos otros factores que tienen una importante influencia en el cálculo de la capacidad naval de un Estado, tales como las restricciones políticas y financieras, los períodos de tiempo operacional en el mar, el grado de adiestramiento, el número de buques en reforma o en reserva, la antigüedad de los cascos, los sistemas de propulsión o las armas. El elemento humano también es muy importante, y comprende aspectos tales como la calidad del personal profesional directivo a diversos niveles, la antigüedad media en el servicio del personal, los factores geográficos que guardan relación con las tareas navales, la amplitud de la tradición y los intereses marítimos, etc.

110. Aunque hay ciertas diferencias de nomenclatura y otros detalles de una publicación a otra, en general existe acuerdo sobre las evaluaciones del poderío naval. El cuadro 2, que figura a continuación, contiene información sobre una selección de las armadas de mayor magnitud del mundo, según una fuente ampliamente reconocida. Se debe señalar que, dentro de cada tipo de barco, el tamaño y la capacidad varían mucho. Por ejemplo, los portaaviones pueden variar en tamaño de 13.000 a 90.000 toneladas, con diferencias considerables en el número y tipo de los aviones transportados. Análogamente, la capacidad de un pequeño submarino de propulsión diesel no puede compararse con la de los tipos avanzados de submarinos nucleares de ataque que ahora prestan servicio en ciertas armadas. Por consiguiente, la evaluación de la capacidad naval entraña muchas dificultades y las comparaciones son muy relativas. Por estas razones, la información que se da no debe considerarse absoluta, sino ilustrativa e indicativa de las tendencias.

Cuadro 2

Fuerzas navales convencionales de algunos países (en servicio activo) a/

	Portaaviones b/	Acorazados	Cruceros	Destructores fragatas	Corbetas/EAR c/ (lanzamisiles)	EAR (torpederas)/ EAR (cañoneras)	Submarinos (excluidos submarinos lanzamisiles balísticos)
Argentina	1	-	-	11	7/-	2/2	3
Brasil	1	-	-	18	16/-	-/3	7
China	-	-	-	41	14/222	250/345	103
España	1	-	-	26	5/-	-/-	9
Estados Unidos	14	2	28	168	-/-	-/-	99
Francia	2	-	2	43	-/5	-/-	19
India	1	-	1	28	3/16	-/-	8
Indonesia	-	-	-	10	-/4	2/-	2
Italia	2	-	2	19	8/-	4/-	10
Japón	-	-	-	52	-/-	5/-	14
Reino Unido	2	-	4	56	-/-	-/-	27
Suecia	-	-	-	2	-/30	6/-	12
Turquía	-	-	-	17	-/14	5/1	17
URSS	4	-	41	263	59/105	10/-	279

Fuente: Jane's Fighting Ships 1984-85, págs. 150 y 151.

a/ Excluidos los barcos en reserva, en construcción o en proceso de modernización.

b/ El término "portaaviones" se utiliza en un sentido lato; algunos de los buques clasificados de este modo transportan principalmente helicópteros. La clasificación soviética es "crucero portaaviones táctico".

c/ Embarcaciones de ataque rápido (véase párr. 129 infra).

a) Grandes embarcaciones de combate de superficie

111. Para los fines del presente estudio, es suficiente incluir en la clasificación del epígrafe todos los buques de guerra de superficie de tamaño igual o superior al de una fragata. A su vez pueden subdividirse en portaaviones (véanse los párrs. 113 a 116), acorazados y cruceros, destructores y fragatas. Sólo hay una armada que utiliza acorazados, la de los Estados Unidos, que actualmente tiene dos y para 1988 prevé tener cuatro en servicio. Los cuatro buques se construyeron a principios del decenio de 1940, pero recientemente se han reactivado (o se están reactivando) y se han dotado de armas y equipo modernos, incluidos misiles de crucero lanzados desde el mar. La Unión Soviética ha construido dos nuevos cruceros de combate, considerablemente más grandes que los tradicionales y con una amplia variedad de armas y sensores modernos. A un nivel inferior al de los acorazados y los cruceros de combate, los cruceros son un poderoso componente de una fuerza naval y sirven de plataforma para misiles, cañones, operaciones de helicópteros y equipo de detección y comunicaciones y de centro conveniente de mando y control de la flota.

112. Muchas armadas poseen destructores o fragatas. Con una variación considerable en desplazamiento (generalmente entre 2.000 y 7.000 toneladas), antigüedad, dotación de armamentos y otros equipos, realizan muchas de las tareas navales tradicionales descritas en el capítulo IV. A menudo no es posible diferenciar entre destructores y fragatas, especialmente en años recientes, y en general estos buques se clasifican de acuerdo con la función primordial para la cual están mejor equipados, por ejemplo, fragata antisubmarina.

b) Aviación naval

113. Varias naciones poseen fuerzas aéreas navales considerables. A veces éstas actúan desde portaaviones que pueden tener diversas misiones o desde buques con otras plataformas de aterrizaje, pero también hay varios Estados que cuentan con pocos portaaviones o ninguno, y sin embargo tienen poderosas fuerzas aéreas navales que operan desde bases terrestres. La aviación naval comprende aviones caza, bombarderos, aviones antisubmarinos, aviones para la guerra electrónica, aviones con sistemas de alerta temprana aerotransportados, aviones cisterna para reabastecimiento en vuelo, aviones de reconocimiento y una gran variedad de helicópteros. Los helicópteros son especialmente útiles en las operaciones antisubmarinos, para las cuales se los transporta en muchos tipos de buques, incluso del tamaño de fragatas, y en operaciones de asalto anfibias.

114. Se ha considerado que el control efectivo del mar exige un control efectivo del espacio aéreo adyacente. En este sentido, desde el decenio de 1940 el portaaviones ha sustituido al acorazado como buque principal de las fuerzas navales de superficie. La Armada de los Estados Unidos tiene actualmente los portaaviones más grandes. Con un desplazamiento de más de 90.000 toneladas a plena carga, superan los 330 m (1.000 pies) de longitud, son de propulsión nuclear, transportan más de 90 aviones y efectivos navales y aeronáuticos de más de 6.000 hombres. Actualmente está en construcción el Teodor Roosevelt, el cuarto buque de su clase; se prevé que su costo será muy superior a los 2.000 millones de dólares. Se ha informado 19/ que la Unión Soviética está construyendo su primer portaaviones de gran tamaño en un astillero en el Mar Negro. Dicho buque, según se cree, será de propulsión nuclear y de unas 65.000 toneladas y podrá transportar cerca de 60 aviones.

115. Los portaaviones de propulsión convencional transportan varios miles de toneladas de aceite combustible. A fin de producir mayor viento de cola sobre la cubierta cuando están en servicio, los buques a menudo deben avanzar casi a su velocidad máxima y las altas tasas de consumo de combustible consiguientes exigen el reabastecimiento en el mar con intervalos de unos pocos días. Los portaaviones nucleares exigen repostar el reactor cada 10 a 13 años y, por consiguiente, su autonomía operacional depende más de las tasas de consumo de combustible de sus aviones y de la consiguiente necesidad de reponer los suministros que transporta.

116. Los grandes portaaviones, totalmente equipados con catapultas de disparo y dispositivos para frenado de los aviones son tan costosos que la mayoría de las armadas que los poseen están obligadas a renunciar a su sustitución, a pesar de sus ventajas. Si continúa la actual tendencia, en unos cuantos años sólo tres Estados conservarán dichos buques. Sin embargo, ello no significa el fin del poderío aéreo naval para otros países. Una solución de sustitución digna tenerse en cuenta es el portahelicópteros, mucho menos costoso, que también puede transportar aeronaves con capacidad de despegue y aterrizaje verticales o cortos. El desempeño de estos aviones ha mejorado considerablemente en años recientes; varios países ya los tienen en servicio y parece posible que más países los adquieran.

117. La importancia de la aviación naval continúa en aumento con el desarrollo de los misiles antibuque lanzados desde aviones que han demostrado sus posibilidades en conflictos recientes. Cada vez más países se han equipado de dichas armas, que constituyen una amenaza considerable para todos los buques hasta unos 200 ó 300 km de la costa. Por otra parte, varios Estados marítimos tienen aviones de patrullaje marítimo de gran radio de acción y gran autonomía de vuelo y capaces de rastrear sus objetivos sobre una amplia superficie del mar. Algunos de estos aviones, utilizados tradicionalmente en la guerra antisubmarina, ahora se están equipando con misiles, lo que les confiere capacidad para la lucha antibuque y defensas adicionales contra los buques de superficie.

c) Submarinos

118. La velocidad y autonomía bajo el agua de los submarinos de propulsión convencional dependen estrictamente de la potencia disponible en baterías eléctricas que tienen que recargarse mediante generadores diesel con intervalos de unos pocos días, para lo cual el submarino debe levantar su esnórkel o salir a la superficie. No obstante, no ocurre así con los submarinos nucleares, que pueden funcionar sin necesidad de salir a la superficie a intervalos frecuentes y cuyas operaciones de patrullaje bajo el agua están limitadas más bien por otros factores, tales como los alimentos y el aire para la tripulación. Así pues, los submarinos nucleares pueden mantenerse sumergidos por más de dos meses, navegar bajo el hielo por largos períodos o circunnavegar el globo sin salir a la superficie. Los submarinos nucleares también pueden desarrollar velocidades bajo el agua mucho mayores que los convencionales: hasta 40 nudos, en comparación con alrededor de 21 nudos.

119. En su mayor parte los submarinos lanzamisiles balísticos son de propulsión nuclear. Por muchos años la Unión Soviética ha desplegado también diversas clases de submarinos lanzamisiles de crucero, primero de propulsión convencional y, posteriormente de propulsión nuclear, que transportan misiles con un alcance de hasta 650 km.

120. La mayoría de los submarinos son submarinos de ataque, equipados para perseguir y destruir buques u otros submarinos. Los cinco Estados poseedores de armas nucleares tienen en servicio submarinos de ataque de propulsión nuclear y convencional; en el caso de los Estados Unidos, casi todos son de propulsión nuclear. Actualmente todos los demás Estados tienen solamente submarinos convencionales.

121. Además de los 111 submarinos lanzamisiles balísticos indicados en el párrafo 102 supra, se estima que hay más de 800 submarinos de otros tipos (en cifras redondas, más de 200 nucleares y unos 600 convencionales) en servicio en las armadas del mundo. En el extremo opuesto de la escala de los submarinos de gran tamaño, hay submarinos muy pequeños con tripulaciones de dos o tres hombres únicamente, utilizados para operaciones en aguas interiores. También hay dispositivos no tripulados que se arrastran por los fondos marinos.

d) Fuerzas anfibias

122. Las tropas que intervienen en los asaltos anfibios suelen ser de infantería de marina. Algunos Estados consideran esas tropas como parte de la fuerza naval, otros las consideran como efectivos del ejército y otros en fin las consideran distintas de ambos. Las operaciones anfibias suelen requerir embarcaciones con capacidad totalmente diferente de las que participan en operaciones propiamente navales. Deben ser capaces de transportar equipo pesado, incluso tanques, un gran número de tropas con las armas necesarias y otros pertrechos para desembarcar con éxito. Es de importancia vital la posibilidad de desembarcar rápidamente grandes cantidades de municiones, petróleo, aceites, lubricantes, alimentos, equipo de comunicaciones, hospitales de campaña, cocinas móviles, etc. En años recientes se ha desarrollado rápidamente la capacidad de utilizar helicópteros para operaciones anfibias. La capacidad de transporte de buques comerciales apropiados, en ciertos casos proyectados con antelación, puede aportar una contribución considerable al apoyo de dichas operaciones.

123. Algunos de los buques anfibios más grandes pueden abrir una compuerta en la borda trasera e inundar la popa, sirviendo de este modo de diques de amarre para que lanchas de desembarco de menor tamaño transporten vehículos y tropas del buque a la costa. Otros están previstos como transbordadores de rodadura para vehículos, o están especialmente reforzados para recibir tanques, tales como los buques soviéticos de clase ROGOV. Los Estados Unidos tienen los buques anfibios más grandes, con cerca de 39.000 toneladas a plena carga que permiten un control amplio de tropas de asalto, armas, sensores, lanchas de desembarco y sistemas de guerra electrónica. En el otro extremo de la escala hay muchos tipos de lanchas de desembarco individuales de entre 60 y 300 toneladas. También se están introduciendo en la actualidad vehículos con cojín neumático de cerca de 150 toneladas con propulsión por turbinas de gas y que pueden funcionar hasta 3 ó 4 pies sobre la superficie del mar, con un radio de acción de hasta 500 km y a una velocidad de más de 40 nudos.

124. Las operaciones anfibias no necesitan ser de gran escala para tener importancia desde el punto de vista de la seguridad. También hay operaciones en menor escala que se realizan en aguas costeras o en aguas interiores tales como bahías, estuarios de ríos, etc. Dichas actividades tienen como objeto la infiltración anfibia, la reunión de información o el sabotaje, y en ellas pueden intervenir submarinos pequeños y minisubmarinos, otros tipos de vehículos sumergidos y nadadores.

e) Operaciones de minado

125. Por muchos años el minado ofensivo se ha reconocido como uno de los medios menos costosos y más efectivos de impedir el uso del mar al enemigo. El minado de zonas que debe atravesar el enemigo para llegar a su objetivo en varias ocasiones ha ocasionado importantes trastornos en las actividades de la otra parte; ha habido casos recientes en que las minas han interferido con la utilización de los mares del mundo por los barcos mercantes.

126. Las minas pueden reposar directamente en el fondo marino o pueden estar fijadas con amarres a ese fondo. Los métodos utilizados para activar y hacer estallar las minas permiten clasificarlas como minas de contacto o minas de proximidad. Las primeras estallan cuando están en contacto físico con el buque o submarino objetivo. Las segundas son activadas por ciertas influencias, tales como efectos magnéticos, acústicos o de presión causados por el objetivo. También es posible crear sistemas de detonación que combinan cualesquiera de esos efectos, permitiendo de este modo el paso de pequeños objetivos pero activándose cuando objetivos de cierto tamaño quedan dentro del radio de acción. Además, las minas pueden estar dotadas de contadores, a fin de permanecer inactivas hasta que haya pasado un número determinado de objetivos. Las minas pueden ser colocadas por aviones, submarinos o buques, incluidos desde luego buques mercantes.

127. No es fácil adoptar medidas contra las minas. El barrido de minas puede hacerse por medios mecánicos, remolcando con barreminas alambres de barrido dotados de cizallas que cortan los cables de amarre de las minas, o por influencia a distancia, utilizando dispositivos para hacer que la mina estalle sin causar daño. La caza de minas es un método diferente: con sonares de gran resolución se localizan e identifican bajo el agua objetos como minas, y luego se puede hacer explotar esos objetos o bien se puede hacer sumergir a buceadores o vehículos de control remoto para realizar las operaciones adecuadas.

128. La mayoría de las armadas tienen por lo menos una capacidad limitada para el barrido o la caza de minas y unas pocas tienen equipo avanzado. Del total mundial de más de 1.000 barreminas y cazaminas, la Unión Soviética, según se ha informado, posee con creces la mayor parte, cerca de la tercera parte. La defensa de los Estados Unidos contra las minas se basa en gran medida en unos 23 helicópteros barreminas, pero se han anunciado planes para comprar 44 nuevos helicópteros antiminas y prestarles apoyo con cerca de 30 buques.

f) Embarcaciones de ataque rápido

129. Un tipo de buque que tiene especial valor para muchas armadas costeras son las embarcaciones de ataque rápido. Estas embarcaciones, que por lo general tienen un desplazamiento de 100 a 200 toneladas y cerca de 50 m de longitud y que llevan a bordo una tripulación de unos 20 a 30 hombres, son comparativamente económicas. Impulsadas por motores diesel o turbinas de gas, pueden ser buques dotados de casco o hidroplanos y pueden desarrollar velocidades de hasta 55 nudos. Dotadas de cañones ligeros, misiles y tubos torpederos, pueden utilizarse en diversas funciones en las operaciones costeras, pero no tienen gran autonomía ni capacidad para la navegación de altura en tiempo muy inclemente, aunque hay actualmente una

tendencia definida hacia la construcción de buques más grandes. Según Jane's Fighting Ships 1982-83, actualmente hay más de 2.000 de estas embarcaciones en servicio en las armadas del mundo. Aparte, hay también cerca de 2.500 lanchas costeras y patrulleras de otros tipos que, aunque dotadas de armas, no pueden considerarse embarcaciones de ataque rápido.

5. Servicios de apoyo

a) Apoyo logístico para la navegación de altura

130. Las operaciones prolongadas en el mar exigen un apoyo logístico eficiente y fiable. Las armadas suficientemente grandes y bien organizadas como para poder considerar la posibilidad de dichas operaciones requieren suministros de combustible de varios tipos, municiones, alimentos y pertrechos generales, y dichos buques, a su vez, tienen que defenderse. El resultado es que las armadas de los Estados Unidos y la Unión Soviética, así como algunas de las armadas de alta mar mencionadas anteriormente, han incorporado un número considerable de buques de reabastecimiento para la navegación de altura, buques cisterna, buques especializados para la reparación y el mantenimiento, buques para apoyo del emplazamiento de misiles y embarcaciones diversas. Cuanto más grande sea la armada y mayores sus funciones a largo plazo, más grande y más costosa debe ser su organización de apoyo. En efecto, cualquier armada que se proponga convertirse en armada de alta mar tiene que adquirir dicha capacidad de apoyo logístico.

131. Los buques mercantes de uso comercial no forman parte de las fuerzas navales, pero algunos Estados tienen una estructura de mando integrada que controla todas las actividades de los buques mercantes, manteniendo una estrecha vinculación, en el momento del diseño y la construcción del buque, entre las necesidades de la flota y la capacidad de la clase de buques en cuestión para satisfacer algunas de esas u otras demandas de ser necesario. Así por ejemplo, la previsión de escotillas de carga de ciertas dimensiones, una capacidad determinada de las grúas, facilidades para la reparación o para el aterrizaje de helicópteros puede guardar mayor relación con el posible empleo militar que con la operación comercial normal. También es posible diseñar contenedores para sistemas de armas o equipo de mantenimiento que pueden colocarse a bordo de buques mercantes con poca anticipación. La capacidad de destinar rápidamente buques de la marina mercante para actividades de apoyo naval en tiempo de guerra es una ventaja para las fuerzas navales de muy gran valor, y una de las que realmente sólo disponen los Estados que poseen una flota mercante de volumen considerable bajo su pabellón.

132. Las armadas grandes o medianas también tienen en servicio ciertos buques especializados. La importancia de la guerra antisubmarina, especialmente la guerra antisubmarina estratégica (esto es, la detección y el rastreo de submarinos nucleares lanzamisiles balísticos), ha dado lugar a una necesidad considerable de un mejor conocimiento de los perfiles de los fondos marinos, la dirección y velocidad de las corrientes oceánicas, la salinidad y temperatura del mar a diversas profundidades, los movimientos del hielo marino y otros detalles oceanográficos. Además se requieren rompehielos potentes, buques de instrumentación para telemetría de misiles, buques de salvamento, buques de rescate en alta mar, remolcadores de altura, buques de reconocimiento, buques para la reparación de

cables, buques nodriza para submarinos y un gran número de embarcaciones auxiliares y de puerto. Todos éstos constituyen los elementos accesorios de navegación que sustentan el poderío de los buques de guerra propiamente tales. El cuadro 3 da cierta idea de la magnitud de algunas fuerzas de apoyo en servicio.

Cuadro 3

Buques y embarcaciones de apoyo

	Buques-almacén y de reparación	Buques de levantamientos e investigación	Suministro	Buques cisterna	Varios
Brasil	2	15	1	4	76
Canadá	1	3	3	1	46
China	16	39	22	34	450+
España	-	6	-	13	125
Estados Unidos	25	15	33	47	1 300+
Francia	6	7	2	6	190
Indonesia	4	4	-	5	35
Italia	7	3	1	9	103
Japón	3	6	1	25	80
Reino Unido	3	13	5	20	191
URSS	80	144	7	59	360+

Fuente: Basado en Jane's Fighting Ships 1984-85, págs. 150 y 151.

b) Instalaciones de apoyo en el extranjero

133. Además del apoyo logístico para la navegación de altura, los buques de guerra que realizan operaciones lejos de las aguas territoriales exigen apoyo logístico amplio y fiable desde la costa en una u otra forma. Los portaaviones y otros buques quizás no tengan que entrar a puerto con mucha frecuencia, pero tienen una constante necesidad de apoyo logístico. Sin embargo, todos los buques necesitan ocasionalmente instalaciones portuarias a fin de realizar trabajos de mantenimiento y reparación que no pueden realizarse en el mar, someterse a períodos más prolongados de conservación o de revisión general y conceder tiempo libre a sus tripulaciones para el descanso. También es sumamente importante reducir en la medida de lo posible el recorrido entre la zona de operaciones y la base. Por razones pragmáticas como éstas, las armadas que operan en el extranjero concluyen que es necesario establecer bases navales en el extranjero o al menos tener acceso a instalaciones de apoyo, totalmente aparte de otras razones que puedan suscitarse por consideraciones políticas.

134. Esas instalaciones, una vez establecidas, y a fin de que resulten eficaces exigen una considerable inversión financiera para dotarlas de los servicios necesarios y mantenerlos al día; por ejemplo, atracaderos, malecones, grúas, talleres, almacenes, tanques de combustible, edificios y a menudo instalaciones

para aviones. Cuando se amplían de este modo, las bases navales extranjeras rápidamente se convierten no sólo en una fuente práctica de apoyo a las flotas, sino también en poderosos centros de concentración de la presencia y el poderío militares en zonas muy alejadas del país de origen de la armada en cuestión y a menudo son consideradas por otros Estados como manifestaciones visibles de la proyección del poderío político.

135. El número de bases navales importantes en el extranjero ha disminuido notoriamente en los últimos 20 años. Mientras que solía haber varias bases de dicha índole en diversas partes del mundo, ahora se han reducido a un pequeño número y en su lugar se han elaborado acuerdos bilaterales entre Estados soberanos para la prestación de servicios de apoyo naval mucho más simples.

c) Comando, control, comunicaciones e inteligencia

136. Todas las armadas exigen una considerable infraestructura administrativa y orgánica en tierra: personal de comando, instalaciones para adiestramiento, astilleros e instalaciones de mantenimiento, depósitos de municiones, instalaciones para el reabastecimiento y el almacenamiento de combustible y almacenes para alimentos y pertrechos generales. Todo ello puede ser de gran magnitud y costoso. Sin embargo, las armadas también precisan de arreglos eficaces para facilitar el control en varios niveles sobre las actividades navales que tienen lugar a gran distancia de los centros de adopción de decisiones políticas en las capitales.

137. Las complejas redes que intervienen, conocidas "comando, control, comunicaciones e inteligencia" (C^3I), pueden considerarse como los sistemas nerviosos de las actividades militares. Tienen una triple función: alerta y evaluación del peligro; comando y decisión; y comunicaciones de apoyo. La función de alerta y evaluación del peligro exige una gran variedad de sensores tales como radar, sonar u otros equipos de detección. La información de dichos sistemas de detección se transmite a los centros de control, ya sea en tierra, en el mar o en el aire. En esos centros se evalúa la información, se adoptan decisiones de mando y se transmiten las órdenes que sean necesarias. La transmisión de la información y las instrucciones al nivel pertinente es el cometido de la función de comunicaciones, que exige una amplia red de equipo de transmisión y recepción y personal capacitado capaz de hacer frente a un gran volumen de tráfico de señales y otros datos, a menudo en tiempo real. Dicha red también debe tener suficiente capacidad para poder desempeñar sus funciones en condiciones de gran demanda y tras haber sufrido daños en combate.

138. Los modernos sistemas de C^3I que se utilizan en las armadas más grandes comprenden los siguientes elementos; utilización de satélites para reunir información y mantener canales de comunicación fiables y seguros; sistemas de vigilancia, alerta y comunicaciones aerotransportados; sistemas de detección y comunicaciones submarinos; sistemas de información y control tácticos, y un uso cada vez mayor de computadoras de alta velocidad. El costo que supone lograr el grado de coordinación necesario es en verdad muy elevado y constituye una proporción cada vez mayor del presupuesto de defensa general de los Estados Unidos y la Unión Soviética. Como ilustración de la importancia que se asigna a este aspecto, se ha estimado que el costo total de C^3I para el Departamento de Defensa de los Estados Unidos en todos sus servicios militares asciende a más del 6% del presupuesto de defensa del país para 1984 20/.

CAPITULO IV

APLICACIONES Y USOS DE LOS RECURSOS NAVALES

A. Despliegue y modalidades de operación

139. Como puede observarse en el examen realizado hasta el momento, las fuerzas navales varían mucho en número y en recursos y, en consecuencia, en su capacidad de realizar determinadas tareas. Es evidente que las armadas de los Estados Unidos y la Unión Soviética pueden desplegar fuerzas muy poderosas compuestas de naves modernas y aviones que transportan sistemas de armamentos de gran potencia y de tecnología avanzada. En cierta medida, algunos otros Estados disponen también de fuerzas de ese tipo, aunque no de igual poderío y composición. Las formas de despliegue de los buques y las tareas que deben realizar son numerosas y diversas. Aunque sólo unos pocos Estados poseen una capacidad naval extensa, la mayor parte de las armadas pueden realizar algunas de esas funciones, aunque sea en un grado limitado.

B. Disuasión nuclear estratégica

140. En el marco de las políticas generales de estrategia nuclear de los Estados poseedores de armas nucleares, la misión de la disuasión nuclear estratégica tiene importancia primordial entre las tareas que se confían a la armada moderna. Como se indica en el párrafo 102, esta misión es realizada por los submarinos nucleares lanzamisiles balísticos de las armadas de sólo cinco Estados, y las fuerzas nucleares estratégicas de que disponen los Estados Unidos y la Unión Soviética son considerablemente mayores que las de los otros tres. Estos submarinos, que operan en el hemisferio norte, pueden permanecer, gracias al desarrollo de misiles de mayor exactitud y alcance, más cerca de sus bases, donde pueden recibir mayor protección que la que recibían en el pasado.

141. Se realizan grandes esfuerzos para garantizar la invulnerabilidad de esos submarinos en sus actividades de patrullaje y para evitar toda posibilidad de que sean detectados y seguidos. Al mismo tiempo, constantemente se realizan actividades para localizar las fuerzas de submarinos nucleares lanzamisiles balísticos del posible adversario; la envergadura de las actividades de investigación y desarrollo, la vigilancia incesante y la atención operacional que se dedican a esta misión, que se denomina guerra antisubmarina estratégica, demuestran claramente cuán delicado e importante es ese asunto para los países interesados. Un avance técnico trascendental en esta esfera de una u otra parte, que acarreara una ventaja importante, tendría efectos altamente desestabilizadores.

C. Proyección de poderío

142. En el párrafo 65 se describió brevemente la proyección de poderío que pueden realizar las fuerzas navales, y en los párrafos 122 a 124, el posible carácter de las operaciones anfibias. La proyección de poderío en gran escala en apoyo de las fuerzas terrestres es una función que por lo general sólo está al alcance de un número muy pequeño de armadas, debido al carácter especializado de los otros buques y al equipo que se necesita. Aunque los buques comerciales se pueden usar

como buques hospitales y buques de transporte de tropas, los transbordadores de rodadura, para el transporte de vehículos, y los buques portacontenedores, con algunas modificaciones, como portahelicópteros o incluso como portaaviones para aviones de despegue y aterrizaje verticales, es indispensable que la flota mercante del Estado respectivo disponga de buques de ese tipo. Este requisito exige, por lo tanto, que el Estado que desee ejercer la proyección de poderío cuente ya con los atributos y los elementos navales de un país marítimo.

143. Sin embargo, en una escala mucho menor, es posible que las fuerzas navales costeras monten operaciones limitadas de proyección de poderío. Por ejemplo, esas operaciones pueden resultar muy adecuadas en los países en que la comunicación por tierra es difícil y las rutas marítimas y fluviales son las más adecuadas para transportar la fuerza militar al lugar en que se necesita.

D. Control de los mares y negativa del acceso a los mares

144. En caso de un conflicto naval extenso entre las armadas de las dos alianzas, la OTAN y la Organización del Tratado de Varsovia, muchos de esos recursos se dedicarían a las funciones del control de los mares y de negativa del acceso a los mares. Debido a las características geopolíticas, los miembros de la OTAN dependen mucho de las líneas marítimas de comunicación y, de manera análoga, el Océano Pacífico es de importancia fundamental para los vínculos entre los Estados Unidos y los Estados de la ribera occidental de ese océano. Por su parte, la Unión Soviética, que es un Estado continental, no tiene acceso abierto a los océanos del mundo, excepto por lugares estrechos de gran tráfico y comparativamente restringidos, particularmente desde el Mar Báltico, hacia el Atlántico septentrional, desde el Mar Negro hacia el Mediterráneo y desde el Mar de Okhotsk y el Mar del Japón hacia el Pacífico.

145. Si bien hasta hace algunos años la superioridad de las armadas de los Estados Unidos y sus aliados era evidente, la expansión de la capacidad de la armada soviética para realizar otras tareas y el desarrollo de nuevos tipos de naves y aviones que le permiten realizar operaciones de flota completa en el mundo entero han sido considerados por los Estados Unidos como un desafío directo. Los Estados Unidos han iniciado recientemente un importante programa de construcción de buques de guerra que tiene por objeto lograr una armada de 600 naves "constituida por 15 grupos de transporte de batalla; cuatro grupos de acción de buques de guerra de superficie; 100 submarinos nucleares de ataque de misión múltiple; 10 grupos de reaprovisionamiento en la ruta y mayor capacidad anfibia" 21/.

146. Para todas las armadas, las tareas de protección de las costas en tiempo de guerra son de gran importancia e incluyen responsabilidades como la de proteger contra los ataques a la navegación de cabotaje, proteger contra incursiones encubiertas o abiertas contra objetivos en tierra, y operaciones contra la siembra de minas y de barrido de minas. Los Estados que tienen responsabilidades respecto de territorios de ultramar deben tener en cuenta también la necesidad de ofrecer a esos territorios el mismo nivel de protección que al territorio patrio en caso de amenaza a su seguridad. Este aspecto suscita diversas percepciones políticas que se examinan en más detalle en el capítulo VI.

E. Operaciones en zonas marítimas cubiertas de hielo

147. Entre la masa terrestre de América del Norte y la de la Unión Soviética se encuentra el Océano Artico, que está cubierto de hielo (véase el anexo III, mapa 3). Aunque como medio para realizar actividades normales es extraordinariamente hostil, el hielo ofrece una protección excelente para las operaciones de los submarinos nucleares. Gracias al desarrollo de la propulsión nuclear y el perfeccionamiento de los sistemas de navegación, en 1958 la armada de los Estados Unidos pudo realizar la primera exploración submarina extensa bajo el casquete polar 22/, con lo que inició las operaciones de los submarinos nucleares en el Artico.

148. El casquete polar permanente está formado por numerosos bloques de hielo, algunos de ellos de 300 metros de profundidad y varios kilómetros de anchura, y témpanos de hielo polar (capas de hielo flotante), debajo de los cuales el agua puede tener unos 5 km de profundidad y el hielo, de 10 a 15 de espesor. En lugar de icebergs, hay unas enormes "quillas" de hielo de hasta 300 m de profundidad. A pesar de lo difícil de estas condiciones geográficas, los submarinos nucleares lanzamisiles balísticos avanzados y de gran poderío pueden actuar en esa región y emerger a través de zonas de hielo comparativamente delgado o en lo que se denomina "polynya" (espacios en que temporalmente hay agua abierta), para lanzar sus misiles.

149. El hielo presenta varios problemas para las operaciones de guerra antisubmarina. Las transmisiones de sonar rebotan del techo subglacial irregular en configuraciones complicadas y confusas, y el movimiento y el roce constantes de los bloques de hielo hacen que resulte muy difícil la detección pasiva de un submarino que se mueva lentamente por la zona. Una vez detectado, el blanco es difícil de atacar, ya que está protegido por el hielo que lo rodea.

150. Las características naturales del Artico, el desarrollo de sistemas avanzados de navegación, la capacidad de navegar a mayor profundidad, los misiles de mayor alcance, la acumulación de conocimientos oceanográficos y la situación geográfica de la Unión Soviética se han combinado para constituir un gran incentivo para que la armada soviética utilice más el Artico para las misiones de submarinos nucleares lanzamisiles balísticos. Ese mayor uso del Artico corresponde también al concepto de "bastión", en que el Artico se convierte en una zona marítima defendida adyacente a la costa septentrional de la URSS y, en consecuencia, en parte de la defensa territorial a fondo en torno al territorio patrio, en la cual las fuerzas navales soviéticas dan alta prioridad a la defensa de las fuerzas submarinas contra el ataque.

151. Sin embargo, a su vez esto hace que los Estados Unidos se empeñen más en elaborar mejores métodos de detección, rastreo y ataque de los submarinos que operan en los mares septentrionales y bajo el hielo ártico. Se ha informado 23/ que la armada de los Estados Unidos está adaptando los submarinos existentes a las operaciones bajo hielo, modificando un torpedo y elaborando un nuevo sistema de sonar. Además, se está preparando un gran programa de construcción, por valor de muchos miles de millones de dólares, para la construcción de un nuevo tipo de submarino nuclear de ataque.

152. De esta breve descripción se desprende que incluso el Océano Artico y las vías de acceso a éste se han incorporado al escenario de la rivalidad intensa entre los Estados Unidos y la Unión Soviética.

F. Afirmación de la soberanía, presencia naval y vigilancia

153. En tiempo de paz, la presencia naval y la vigilancia constituyen misiones muy importantes. La armada es un atributo y un símbolo de la soberanía, y muchos Estados ribereños tienden, en consecuencia, a poseer armadas; es probable que esta tendencia aumente con las responsabilidades adicionales que confiere la zona económica exclusiva. También influyen otros factores determinados: la reacción a las adquisiciones navales de los vecinos, y tal vez un deseo de poder impedir, mediante las propias fuerzas, la llegada de elementos subversivos por mar, como ha ocurrido en países de Africa y Asia. La importancia de esos factores es variada; no obstante, todos tienden a conducir al fortalecimiento de los medios de vigilancia.

154. Para contribuir a la ejecución de esa tarea de vigilancia, muchos gobiernos han establecido servicios de guardacostas. Los servicios de guardacostas con frecuencia se ocupan de asuntos marítimos civiles en la zona costera, mientras la armada por lo general se ocupa de misiones exclusivamente militares en los mares. Con frecuencia, los servicios de guardacostas no forman parte del ministerio o del departamento de defensa, sino que están asignados a un ministerio civil (transporte, pesca o interior). Al mismo tiempo, la mayor parte de los servicios de guardacostas tienen una estructura militar y quedan bajo el control de la armada en caso de conflicto bélico. Este arreglo es muy generalizado, en particular en América Latina, pero puede llevar a una duplicación de las funciones de la armada, lo que, a su vez, puede producir conflictos de responsabilidad.

155. A la tarea de vigilancia en las zonas costeras se suma la de la presencia en alta mar. En cierta medida, esto entraña lo que en la actualidad a veces se denomina un servicio público, que se describe más adelante en el presente capítulo. Sin embargo, existe también el aspecto exclusivamente político, o lo que con frecuencia se denomina diplomacia naval. Afortunadamente, la diplomacia de cañonera en su forma característica ha pasado a ser una rareza, pero el uso de las fuerzas navales con fines políticos sigue siendo frecuente. Las motivaciones pueden ser muy distintas y pueden incluir la cooperación, como en el caso de las visitas protocolares, las visitas amistosas y las maniobras conjuntas, distintas formas de coerción, como la presencia naval para proteger naciones o intereses amenazados, o la afirmación de soberanía respecto de un territorio en disputa, o incluso la intervención. Hay muchos tipos de ejemplos y el gran número de casos de ese tipo en que participan cada año las fuerzas navales demuestra que éstas siguen teniendo gran importancia política. Las fuerzas navales de ciertos Estados que mantienen flotas poderosas en diversas partes del mundo, que pueden proceder a la acción ofensiva o de intervención, pueden desempeñar una función de disuasión en muchas circunstancias, con lo cual hacen que la amenaza o el uso de la fuerza militar influya en situaciones en lugares muy lejanos de sus propias costas. En la actualidad pueden verse ejemplos de este tipo de actividad en el Mediterráneo, el Océano Indico, el Mar de la China, el Atlántico Sur y en aguas de América Central.

G. Actividades de servicio público

156. Además de sus funciones bélicas y otras funciones militares, los buques de la armada con frecuencia realizan otras tareas muy valiosas. Los distintos aspectos de las actividades de servicio público que se describen en la presente sección no son únicamente cuestión de política nacional; reflejan también el hecho de que los Estados se esfuerzan cada vez más por lograr la cooperación en esta esfera, a fin de cumplir las responsabilidades que les confieren los arreglos internacionales y atender a sus preocupaciones legítimas respecto de actividades que ocurren en zonas fuera de su jurisdicción nacional. Cabe tener presente que la asistencia militar que se presta como servicio público por lo general se presta bajo la responsabilidad del ministerio interesado, por ejemplo el ministerio de justicia en el caso de actividades antiterroristas. Los requisitos para ese tipo de actividades son formulados por las autoridades civiles. En consecuencia, en este contexto, las fuerzas navales son instrumentos de la política civil.

1. Actividades para hacer cumplir la ley y protección de los recursos económicos (actividades contra el contrabando, protección de la pesca, actividades antiterroristas y actividades contra la piratería)

157. La protección de los recursos económicos abarca una amplia gama de responsabilidades y cada país tiende a adoptar métodos distintos y particulares según las circunstancias.

158. Las actividades para evitar el contrabando, si bien no constituyen una protección de los recursos marinos, son desde hace mucho tiempo una demostración de las actividades navales que tienen por objeto proteger el comercio económico de la nación. El contrabando, que se realiza en muchas zonas costeras, puede tener, en el caso de determinados productos, efectos perjudiciales para los intereses nacionales económicos y de otra índole.

159. La participación de las fuerzas navales en la protección de la pesca entraña algo más que la simple protección. Se trata de lograr el cumplimiento de las normas respecto del tamaño y el tipo de peces y el diámetro mínimo de las mallas de las redes, de evitar la pesca ilícita en zonas prohibidas o por personas no autorizadas a pescar en zonas protegidas, y de una función de policía para evitar que se capturen peces de un tipo protegido temporal o permanentemente. Estas tareas de protección y estas funciones de policía son apoyadas por muchos tratados y acuerdos nacionales e internacionales.

160. Otra esfera fundamental y difícil de la protección de los recursos es la de la defensa contra posibles ataques de terroristas a las instalaciones costa afuera. Las naciones que poseen bienes en el mar por lo general tienen planes contra ese tipo de amenaza. Se considera que la presencia naval es muy valiosa como disuasión en caso de posibles ataques de ese tipo. En la actualidad, en varios países se realiza regularmente una planificación conjunta del gobierno, las fuerzas navales y la industria, que de tanto en tanto es apoyada por un ejercicio.

161. En algunas partes del mundo la piratería sigue siendo un problema importante; se ha informado que en ciertas zonas está en aumento 24/. En general, las empresas de transporte marítimo y las organizaciones de marineros han rechazado las sugerencias de que se dote de armas a los buques mercantes. La tarea de luchar contra la piratería y erradicarla corresponde, en consecuencia, a las fuerzas navales y, en la mayor parte de los casos, a fuerzas navales que tienen relativamente poca capacidad para mantener patrullas permanentes y poca disponibilidad de material para la reacción rápida, elementos indispensables para el éxito de las operaciones contra la piratería.

2. Actividades diversas (hidrografía y oceanografía, control de la contaminación, socorro en casos de desastre, búsqueda y salvamento)

162. Muchas fuerzas navales del mundo contribuyen a la seguridad del transporte marítimo internacional mediante una contribución constante y de gran calidad a las actividades internacionales de hidrografía y la consiguiente publicación de cartas, libros y otro material.

163. En los dos últimos decenios, la tarea de realizar levantamientos se ha hecho cada vez más especializada dada la existencia de submarinos que navegan a gran profundidad y de buques tanque de gran calado, y debido a las necesidades especiales de la industria de explotación de los recursos costa afuera. En la actualidad, el uso de sistemas de tráfico por rutas limitadas es un procedimiento normal que se utiliza para aumentar la seguridad de la navegación; con frecuencia, esto exige una planificación especial y preparación de cartas, a cargo de los departamentos de hidrografía de los países cooperadores.

164. Además de las actividades de hidrografía de los Estados y las organizaciones internacionales, se dedican importantes esfuerzos a los estudios oceanográficos. Muchos países (entre los cuales los Estados Unidos y la Unión Soviética realizan las principales actividades) realizan estudios de los océanos que abarcan toda la gama de investigaciones científicas de los mares y los fondos marinos. Es evidente que esos estudios revisten gran importancia en las esferas económica, militar y ambiental y, en consecuencia, el interés que despiertan en muchos países es comprensiblemente alto. En muchos países esas tareas se confían a ramas especiales de la armada, que planifican y coordinan actividades a nivel nacional e internacional y con frecuencia operan las naves que se utilizan en los estudios.

165. La gravedad del problema mundial de contaminación de los océanos data del momento en que el rápido desarrollo de la industria, la agricultura y el transporte marítimo entró en conflicto con el uso cada vez mayor de las riquezas de los océanos, como se describe en el capítulo I. En los últimos 30 años, se han aprobado una serie de convenciones internacionales con el objeto de controlar la contaminación, y las Naciones Unidas ha participado activamente en esos esfuerzos multilaterales. La Convención sobre el Derecho del Mar constituye un marco amplio de normas que abarcan todas las fuentes de contaminación del medio marino (véase la parte XII de la Convención).

166. Muchos sistemas nacionales de control de la contaminación incluyen los recursos de la armada. Ya sea realizando patrullas de vigilancia, informando sobre los responsables o escoltándolos a los fondeaderos para que se puedan realizar mayores investigaciones cuando ocurren accidentes de contaminación, las fuerzas navales pueden ayudar de muchas distintas maneras. Un ejemplo característico fue el de la utilización de barreminas con equipo de sonar de alta definición para buscar y encontrar, en el fondo del mar, tambores que contenían una sustancia tóxica muy nociva. Los tambores habían caído al mar de un buque mercante durante una tormenta. De manera análoga, ha sido necesario utilizar equipos especiales capacitados para recuperar pertrechos explosivos del fondo del mar, particularmente en zonas poco profundas aptas para la pesca, la exploración y la explotación.

167. Otro aspecto del control de la contaminación que a veces corresponde confiar a buques y aviones de la armada es la vigilancia pacífica del tráfico marítimo comercial en zonas de mucho tráfico. Fomentando el cumplimiento de las normas de la navegación y el uso prudente de las líneas de separación del tráfico, pueden reducirse los riesgos de colisiones que podrían producir contaminación.

168. Con la introducción de plataformas costa afuera de producción de petróleo y gas, los Estados han tenido que considerar las consecuencias de los accidentes que puedan ocurrir en esas plataformas. Los dos elementos principales, cuya importancia se ha reconocido en la Convención sobre el Derecho del Mar, son la seguridad y el salvamento de vidas humanas y el control de la contaminación derivada de ese tipo de accidentes. Para esas operaciones, así como para otros tipos de asistencia y operaciones de policía, la elección evidente es la de fuerzas navales que dispongan de aviones de ala fija y helicópteros, arreglos adecuados de mando y control y servicios de comunicaciones. Los recursos navales, con su probada capacidad de enlace con las autoridades nacionales e internacionales y su capacidad de tomar medidas rápidas y eficaces, frecuentemente constituyen el elemento más apropiado para proceder a una acción eficaz en casos de emergencia, la que más tarde puede ser complementada con asistencia de expertos idóneos del exterior.

169. La combinación de capacidad de organización, medios de apagar incendios, conocimientos técnicos y médicos y recursos generales permiten a las fuerzas navales prestar una asistencia valiosa en casos de desastre en el mar o en tierra en zonas costeras. En incidentes como colisiones o averías de barcos mercantes, operaciones de salvamento, terremotos o huracanes, los buques de la armada han podido proporcionar asistencia de emergencia y apoyo civil con rapidez. Han podido también reabastecer de productos esenciales a las zonas asoladas. Esas operaciones a menudo incluyen a buques de varias naciones y se realizan en estrecha coordinación con las autoridades gubernamentales y las organizaciones internacionales.

170. En resumen, puede decirse que las fuerzas navales son eminentemente adecuadas para realizar muchas tareas de servicio público en tiempo de paz, cuando la situación lo exige, tareas que en su mayoría frecuentemente trascienden el nivel del interés nacional y benefician a la comunidad internacional en general.

CAPITULO V

CONTEXTO JURIDICO MARITIMO

171. Hasta ahora, se ha presentado en el estudio una visión general del medio ambiente marino, sus usos y recursos, y la naturaleza y la disposición generales de las fuerzas navales y los sistemas de armas navales, incluidas las armas nucleares marinas. Antes de considerar las consecuencias de esos factores en materia de seguridad y sus otras consecuencias, es necesario examinar en términos generales el contexto jurídico marítimo. En particular, hay que señalar la importancia y el alcance de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Aunque la Convención aún no ha entrado en vigor, es significativo que, desde que quedó abierta a la firma, la hayan firmado un importante número adicional de Estados (véase el párr. 182 infra). Además, varios Estados han incorporado a su legislación nacional normas similares a las de la Convención, especialmente con respecto a aspectos tales como el mar territorial y la zona económica exclusiva, o están a punto de incorporarlas. Algunos Estados tratan también de modificar su legislación a fin de recoger las disposiciones pertinentes que figuran en la Convención. En consecuencia, esa Convención proporciona en las actuales circunstancias una base sólida para la evolución ulterior de las normas vigentes de derecho consuetudinario.

172. Los párrafos siguientes contienen sólo un examen breve de complejas cuestiones jurídicas. Las observaciones que figuran en ellos no pretenden prejuzgar las leyes y principios convenidos vigentes, ni injerirse en cuestiones que estén negociándose actualmente en algún foro internacional.

A. Normas generales de derecho internacional relativas a la restricción del uso de la fuerza, el derecho de legítima defensa y la defensa colectiva en el mar

173. El uso de la fuerza en el derecho internacional general se rige por las disposiciones de la Carta de las Naciones Unidas, y en particular por el párrafo 4 de su Artículo 2 y por su Artículo 51, que dicen lo siguiente:

Artículo 2, párrafo 4

"Los Miembros de la Organización, en sus relaciones internacionales, 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 propósitos de las Naciones Unidas."

Artículo 51

"Ninguna disposición de esta Carta menoscabará el derecho inmanente de legítima defensa, individual y colectiva, en caso de ataque armado contra un Miembro de las Naciones Unidas, hasta tanto que el Consejo de Seguridad haya tomado las medidas necesarias para mantener la paz y la seguridad internacionales. Las medidas tomadas por los Miembros en ejercicio del

derecho de legítima defensa serán comunicadas inmediatamente al Consejo de Seguridad, y no afectarán en manera alguna a la autoridad y responsabilidad del Consejo conforme a la presente Carta para ejercer en cualquier momento la acción que estime necesaria con el fin de mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales."

174. En cuestiones marítimas, debe distinguirse entre el uso de la fuerza en legítima defensa y el uso legítimo de la fuerza para hacer respetar la jurisdicción. Este último caso ha adquirido particular importancia en el nuevo derecho del mar.

175. Una de las características importantes del nuevo derecho del mar es que los Estados ribereños han extendido su soberanía y jurisdicción a zonas marítimas adyacentes. Las Convenciones de Ginebra de 1958 ya habían dado a los Estados ribereños derechos de soberanía sobre los recursos naturales de su plataforma continental y habían codificado el derecho de persecución y el derecho de los buques de guerra a registrar en ciertas circunstancias a otros buques en la alta mar. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 continuó ese proceso, por ejemplo, mediante la concesión a los Estados ribereños del derecho de soberanía sobre todos los recursos de sus zonas económicas exclusivas y reconociendo a los Estados archipelágicos la soberanía sobre sus aguas archipelágicas. La cuestión de la medida en que puede usarse la fuerza para hacer respetar esos derechos reconocidos de soberanía y jurisdicción tiene, por consiguiente, cierta importancia.

176. En el Artículo 51 de la Carta se reconoce que los Estados tienen el derecho inmanente de legítima defensa, individual o colectiva. Se reconoce también que los Miembros de las Naciones Unidas pueden ejercer colectivamente su derecho. Con ese objeto, los Estados han concertado acuerdos de seguridad colectiva en diversas partes del mundo, entre ellos los siguientes:

<u>En América</u>

Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (Tratado de Río), 1947

<u>En Europa y el Atlántico septentrional</u>

Tratado entre Bélgica, Francia, Luxemburgo, los Países Bajos y el Reino Unido (Tratado de Bruselas), 1948

Tratado del Atlántico del Norte (OTAN), 1949

Tratado de Amistad, Cooperación y Asistencia Mutua (Tratado de Varsovia), 1955

<u>En el Oriente Medio</u>

Tratado de Defensa Mutua y de Cooperación entre los Estados de la Liga Arabe, 1950

En la región del Pacífico

Tratado de Seguridad concertado entre Australia, Nueva Zelandia y los Estados Unidos (Tratado ANZUS), 1951.

En esos tratados se prevé la adopción de medidas de legítima defensa colectiva en el mar, ya que su ámbito de aplicación abarca zonas marítimas.

177. Esos acuerdos se basan todos en la Carta de las Naciones Unidas, en algunos casos en el Artículo 51 de la Carta en particular. Figuran referencias expresas al Artículo 51 en el Tratado de Río, el Tratado de Bruselas, el Tratado de la OTAN y el Tratado de Varsovia. No contiene una referencia similar el Tratado ANZUS. Sin embargo, en él se declara expresamente que no afectará a los derechos y obligaciones de cualquiera de las partes derivados de la Carta ni a la responsabilidad de las Naciones Unidas de mantener la paz y la seguridad internacionales.

178. Es evidente que, en ejercicio del derecho de legítima defensa colectiva, las partes en esos acuerdos de seguridad pueden usar la fuerza en la alta mar, dentro de los límites prescritos por el derecho internacional, para proteger sus fuerzas armadas y sus buques o aeronaves de Estado. Como ocurre siempre en el caso de la legítima defensa, el uso de la fuerza no puede exceder de una respuesta proporcional al ataque armado, teniendo en cuenta su naturaleza y magnitud.

179. El principio de derecho internacional de la no intervención está incorporado en la Carta de las Naciones Unidas. La intervención armada está prohibida mediante la prohibición general de la fuerza en el párrafo 4 del Artículo 2, y diversas formas de intervención indirecta están prohibidas en las disposiciones del párrafo 2 del Artículo 1 (respeto al principio de la igualdad de derechos y al de la libre determinación de los pueblos) y en el párrafo 1 del Artículo 2 (el principio de la igualdad soberana de los Estados). En la Declaración sobre los principios de derecho internacional referentes a las relaciones de amistad y a la cooperación entre los Estados de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas (véase el anexo de la resolución 2625 (XXV) de la Asamblea General), se estableció una interpretación autorizada de la Carta de las Naciones Unidas, según la cual el principio de la no intervención debe tener un amplio campo de aplicación. La Declaración abarca todas las formas de injerencia o amenazas contra "la personalidad" de los Estados. La índole de los modernos recursos navales permite formas nuevas y sutiles de utilización de las fuerzas navales con fines políticos, que no necesitan ser explícitas para que se las perciba como una coerción.

180. Un ejemplo de actividad prohibida - prohibida en interés del mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales - es el bloqueo. En su Definición de la agresión, aprobada sin votación en la resolución 3314 (XXIX), de 14 de diciembre de 1974, la Asamblea General, entre otras cosas, especifica que "el bloqueo de los puertos o de las costas de un Estado por las fuerzas armadas de otro Estado" se caracterizará como acto de agresión (anexo, artículo 3, inciso c)). A falta de decisión del Consejo de Seguridad en ese sentido, tal tipo de bloqueo no está permitido ni siquiera como forma de represalia contra un Estado que haya cometido un delito internacional.

B. La Convención sobre el Derecho del Mar

181. La Convención sobre el Derecho del Mar confirma en gran medida el régimen marítimo establecido por las cuatro Convenciones de Ginebra de 1958. En primer lugar aclara el derecho en muchos aspectos, estableciendo un límite claro para el mar territorial e introduciendo límites bien definidos para la plataforma continental. Introduce también nuevos conceptos de derecho marítimo: la zona económica exclusiva y las aguas archipelágicas. Sobre todo, da una expresión práctica al principio del patrimonio común de la humanidad, establecido en la resolución 2749 (XXV) de la Asamblea General, de 17 de diciembre de 1970, que contiene, en particular, tres directrices:

a) La prohibición de la apropiación nacional por cualquier medio y de la reivindicación de soberanía o derechos soberanos sobre la zona declarada patrimonio común de la humanidad;

b) La explotación de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo en beneficio de toda la humanidad, prestando consideración especial a los intereses y necesidades de los países en desarrollo;

c) La reserva exclusiva de la zona para fines pacíficos.

La resolución 2749 (XXV) implica, por consiguiente, el reconocimiento de la necesidad del desarme y el derecho al desarrollo.

182. La Convención, aprobada el 30 de abril de 1982, quedó abierta a la firma el 10 de diciembre de 1982. Al 9 de diciembre de 1984, fecha de clausura del período de firma, había sido firmada por 159 Estados y entidades. Al 19 de julio de 1985, la habían ratificado 21 Estados y entidades. La Convención entrará en vigor 12 meses después de la recepción de 60 ratificaciones o adhesiones.

1. Libertad de navegación

183. Una de las principales tareas con que se enfrentaba la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar era establecer un orden jurídico marítimo que conciliara las necesidades de los países en desarrollo y los intereses marítimos de los países desarrollados. Era evidente que sólo mediante tal conciliación podrían promoverse los importantes aspectos del uso de los mares con fines pacíficos y de la libertad de navegación.

184. Había, en particular, tres intereses importantes que la Conferencia tenía que conciliar: por una parte, los intereses de seguridad de los Estados ribereños y la necesidad de proteger los intereses relacionados principalmente con los recursos de los Estados ribereños en desarrollo; por otra parte, la necesidad de preservar la libertad de navegación de los buques y aeronaves. La Conferencia tuvo éxito en esa tarea, ya que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar ha logrado equilibrar esos intereses.

185. Una de las razones dominantes para restringir la soberanía y la jurisdicción de los Estados ribereños sobre la estrecha faja de aguas denominada mar territorial era garantizar que la libertad de navegación, comercial o militar, no fuera afectada por ninguna extensión de esa zona. Por consiguiente, la nueva Convención ha reafirmado la libertad de navegación. Hay en el nuevo derecho del mar dos innovaciones con respecto a las zonas sujetas a la soberanía de los Estados ribereños que podrían afectar particularmente a la libertad de navegación: en primer lugar, la adopción de un mar territorial de 12 millas de anchura y, en segundo lugar, la aceptación de la noción de aguas archipelágicas. Ambas innovaciones están incorporadas en la Convención sobre el Derecho del Mar, pero en ambos casos en la Convención se ha tratado de mitigar sus consecuencias para la libertad de navegación.

2. Usos pacíficos del mar

186. El uso del mar con fines pacíficos ha sido durante casi cuatro decenios un tema reiterado en sucesivos foros de las Naciones Unidas relacionados con el derecho del mar. En la Conferencia sobre el Derecho del Mar celebrada en Ginebra en 1958, el ensayo de armas nucleares en la alta mar fue una cuestión muy controvertida. Se adujo que esos ensayos violaban el principio de la libertad de la alta mar, y se presentaron a la Conferencia propuestas encaminadas a obligar a los Estados a abstenerse de ensayar armas nucleares en la alta mar. La Conferencia aprobó finalmente una resolución en la que, aun reconociendo el temor profundo y sincero de muchos Estados de que las explosiones nucleares constituyesen una infracción de la libertad del mar, decidió remitir el asunto a la Asamblea General, y en particular a la Comisión de Desarme. Cabe señalar que el Tratado por el que se prohíben los ensayos con armas nucleares en la atmósfera, el espacio ultraterrestre y debajo del agua quedó abierto a la firma en 1963 y entró en vigor ese mismo año.

187. Uno de los objetivos enunciados en el preámbulo de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 es el establecimiento de un orden jurídico para los mares y océanos que promueva su utilización con fines pacíficos. Ese tema se repite en diversas partes de la Convención, en claro contraste con las Convenciones sobre el Derecho del Mar de Ginebra de 1958, en las que no existe tal referencia. Por ejemplo, se estipula claramente que "la alta mar será utilizada exclusivamente con fines pacíficos" (art. 88) y que los fondos marinos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional (la Zona) estarán abiertos "a la utilización exclusivamente con fines pacíficos" (art. 141). Las instalaciones construidas para la realización de actividades en la Zona se utilizarán exclusivamente con fines pacíficos (art. 147, párr. 2, apartado d)). La conferencia que se convoque para revisar el funcionamiento del sistema de exploración y explotación de los recursos de la Zona "velará", entre otras cosas, por que se mantenga el principio de "la utilización de la Zona exclusivamente con fines pacíficos" (art. 155, párr. 2). Además, con arreglo a la nueva Convención, la investigación científica marina se realizará exclusivamente con fines pacíficos. Esta norma figura en varias disposiciones de la Convención: párrafo 1 del artículo 143, apartado a) del artículo 240, párrafo 1 del artículo 242 y párrafo 3 del artículo 246.

La Convención reitera también un principio general de derecho internacional, ya incorporado en la Carta de las Naciones Unidas, de que los Estados resolverán sus controversias, en este caso las relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención, por medios pacíficos. En la propia Convención se establece un mecanismo para la solución de esas controversias.

188. La Convención establece que "la alta mar será utilizada exclusivamente con fines pacíficos", pero no contiene una definición de "fines pacíficos". No obstante, la Convención puede haber dado la respuesta al declarar, bajo el título de utilización del mar con fines pacíficos (art. 301), que

> "Al ejercer sus derechos y cumplir sus obligaciones de conformidad con esa 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."

Por consiguiente, la Convención sobre el Derecho del Mar no prohíbe las actividades militares que sean compatibles con los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas, en particular el párrafo 4 del Artículo 2 y el Artículo 51.

3. Aguas interiores

189. Antes de considerar el mar territorial, es necesario ocuparse brevemente del régimen de las aguas interiores. Las aguas interiores están situadas en el interior de la línea de base a partir de la cual se mide la anchura del mar territorial. Las aguas interiores comprenden las aguas de los puertos, los cursos de agua y ciertos golfos y bahías. La principal característica que distingue las aguas interiores del mar territorial es que, con arreglo al derecho consuetudinario internacional, la soberanía del Estado ribereño en esas aguas no está limitada por un derecho de paso inocente en favor de buques extranjeros. La única excepción es el caso especial en que se hayan trazado, frente a costas con profundas aberturas o con una franja de islas, líneas de base rectas que produzcan el efecto de encerrar como aguas interiores aguas que anteriormente no se consideraban como tales. En esas aguas, existirá el derecho de paso inocente.

4. Mar territorial

190. En virtud de la Convención sobre el Derecho del Mar, los Estados ribereños podrán extender su mar territorial hasta una anchura de 12 millas. Se ha resuelto así una prolongada controversia relativa a la anchura del mar territorial, para el que se reclamaban anchuras que variaban de 3 a 200 millas. Los Estados ribereños están, por tanto, facultados para ejercer su soberanía sobre el mar territorial hasta una distancia de 12 millas, su lecho y subsuelo y el espacio aéreo sobre el mar territorial.

191. Todos los buques gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial. Sin embargo, con arreglo al régimen de paso inocente, no hay libertad de sobrevuelo para las aeronaves extranjeras, y se exige que los submarinos naveguen en la superficie y enarbolen su pabellón. En el artículo 19 de la Convención, se aclara el significado de paso inocente mediante la enumeración de las actividades que no se consideran incluidas en él, muchas de las cuales pertenecen a la categoría de actividades militares o cuasimilitares. Entre ellas figuran, por ejemplo:

> "a) Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño o que de cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas;
>
> b) Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase;
>
> c) Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad del Estado ribereño;
>
> ...
>
> e) El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves;
>
> f) El lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares;
>
> ...
>
> l) Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso."

192. El Estado ribereño podrá exigir que los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente utilicen las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico que ese Estado haya designado o prescrito para la regulación del paso de los buques (art. 22). Este requisito se aplica en particular a los buques cisterna, los de propulsión nuclear y los que transporten sustancias o materiales nucleares u otros intrínsecamente peligrosos o nocivos. Además, esos buques, al ejercer el derecho de paso inocente, deberán tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución que para ellos se hayan establecido en acuerdos internacionales.

193. El Estado ribereño podrá dictar leyes y reglamentos relativos al paso inocente sobre las siguientes materias, entre otras: a) la seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo; b) la protección de las ayudas a la navegación y de otras instalaciones; c) la protección de cables y tuberías; y d) la investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos. Al ejercer el derecho de paso inocente por el mar territorial, los buques extranjeros deberán observar tales leyes y reglamentos.

194. El Estado ribereño no pondrá dificultades al paso inocente de buques extranjeros, pero podrá suspender temporalmente dicho paso por razones de seguridad. No debe discriminar por razón de la nacionalidad de esos buques o del destino o el origen de su carga. El Estado ribereño tiene obligación de dar a conocer de manera apropiada todos los peligros que, según su conocimiento, amenacen a la navegación en su mar territorial.

5. Estrechos utilizados para la navegación internacional

195. La adopción general del nuevo límite de 12 millas para el mar territorial cambiará (y ya ha cambiado) la condición jurídica de varios estrechos utilizados para la navegación internacional. Esos estrechos quedarán completamente dentro del mar territorial y, por consiguiente, sujetos a la soberanía de los Estados ribereños de los estrechos. Por consiguiente, en zonas donde anteriormente existía libertad de navegación, prevalecerá el régimen de paso inocente. Ello afectará particularmente al paso de buques militares y aeronaves, ya que, en primer lugar, no hay derecho de paso inocente por el mar territorial para las aeronaves y, en segundo lugar, se exige que los submarinos naveguen en la superficie y enarbolen su pabellón. En el mapa 4 del anexo III se indican algunos de los principales estrechos, pasos y canales utilizados para la navegación.

196. Cuando un estrecho utilizado para la navegación internacional quede dentro del mar territorial de los Estados ribereños de ese estrecho, se establece la condición del derecho de paso en tránsito para todos los buques y aeronaves. Todos los buques y aeronaves que ejerzan el derecho de paso en tránsito gozarán de libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho y con sujeción al cumplimiento de ciertas obligaciones durante su paso. Esas obligaciones incluyen, entre otras, las de: avanzar sin demora por o sobre el estrecho; abstenerse 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; y abstenerse 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. En particular, durante su paso en tránsito, los buques cumplirán las normas internacionales generalmente aceptadas de seguridad en el mar y para la prevención, reducción y control de la contaminación causada por buques.

197. Los Estados ribereños de estrechos podrán designar vías marítimas y establecer dispositivos de separación del tráfico para la navegación por los estrechos utilizados para la navegación internacional, y podrán exigir a los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso en tránsito que respeten esas vías marítimas y esos dispositivos de separación del tráfico.

198. Los Estados ribereños de estrechos podrán dictar leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito. Esas leyes podrán referirse, por ejemplo, a la seguridad de la navegación, la protección y la preservación del medio marino y la prohibición de la pesca. Tales leyes no deben ser discriminatorias, ni se aplicarán de modo que nieguen u obstaculicen el derecho de paso en tránsito.

No habrá suspensión alguna del paso en tránsito. Cuando las disposiciones de la Convención no se apliquen a un estrecho utilizado para la navegación internacional - por ejemplo, en el caso de un estrecho utilizado para la navegación internacional que esté situado entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y el mar territorial de otro Estado -, se aplicará el régimen de paso inocente. No habrá suspensión alguna del paso inocente a través de tales estrechos.

199. El paso en tránsito es un concepto nuevo en el derecho del mar, que resulta de la ampliación de la anchura del mar territorial hasta 12 millas. Las disposiciones de la Convención relativas a los estrechos utilizados para la navegación internacional no afectan al régimen jurídico de los estrechos regulados "por convenciones internacionales de larga data y aún vigentes que se refieran específicamente a tales estrechos" (art. 35, apartado c)). A este respecto, se debe tener presente la norma general enunciada en el párrafo 3 del artículo 311. Allí se establece, entre otras cosas, que los Estados Partes podrán celebrar acuerdos bilaterales o multilaterales por los que se modifiquen disposiciones de la Convención o se suspenda su aplicación, siempre que tales acuerdos sean compatibles con la Convención y no afecten los derechos ni las obligaciones que a los demás Estados Partes corresponden en virtud de la Convención. Hay convenciones internacionales de larga data que constituyen excepciones al régimen establecido en la Convención para los estrechos utilizados para la navegación internacional. Constituyen ejemplos de tales convenciones: la Convención relativa al régimen de los estrechos, firmada en Montreux en 1936, en la que se reguló el tránsito y la navegación en el Estrecho de los Dardanelos, el Mar de Mármara y el Bósforo; el Tratado de 1881 entre la Argentina y Chile, en el que se definieron los límites entre los dos países y se reguló, en particular, el régimen jurídico del Estrecho de Magallanes; la Convención de Copenhague de 1857, en la que se definió el régimen del estrecho situado entre Suecia y Dinamarca; y la Convención de 1921 relativa a la no fortificación y la neutralidad de las Islas de Aaland, en la que se reguló, en particular, el régimen de parte del estrecho situado entre Finlandia y Suecia.

6. Aguas archipelágicas

200. En la Convención se reconoce el concepto de Estado archipelágico, es decir, un Estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos. Con ciertas condiciones, un Estado de esa clase podrá trazar líneas de base rectas que unan los puntos extremos de las islas y los arrecifes emergentes más alejados del archipiélago. Esas líneas, denominadas "líneas de base archipelágicas", sirven para medir la anchura del mar territorial, de la zona contigua, de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental del Estado archipelágico. Las aguas encerradas por las líneas de base archipelágicas se denominan "aguas archipelágicas", y el Estado archipelágico ejerce su soberanía sobre esas aguas, su lecho y subsuelo y el espacio aéreo situado sobre ellas.

201. Los buques de todos los Estados gozan del derecho de paso inocente por las aguas archipelágicas, en forma similar al que tienen en el mar territorial. Los Estados archipelágicos podrán designar vías marítimas a través de sus aguas archipelágicas o rutas aéreas sobre ellas para el paso de buques y aeronaves extranjeros. Todos los buques y aeronaves gozan del derecho de "paso por las vías marítimas archipelágicas" en tales vías marítimas y rutas aéreas.

202. Por paso por las vías marítimas archipelágicas se entiende el ejercicio "de los derechos de navegación y de sobrevuelo en el modo normal, exclusivamente para los fines de tránsito ininterrumpido, rápido y sin trabas entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva" (art. 53, párr. 3). El Estado archipelágico podrá definir vías marítimas y rutas aéreas mediante líneas axiales desde los puntos de entrada de las rutas de paso hasta los puntos de salida. Los buques y las aeronaves no podrán apartarse más de 25 millas marinas hacia uno u otro lado de las líneas axiales. Las normas sobre el paso en tránsito por estrechos utilizados para la navegación internacional relativas a las obligaciones de buques y aeronaves se aplicarán, mutatis mutandis, al paso por las vías marítimas archipelágicas. Cuando un Estado archipelágico no designe vías marítimas o rutas aéreas, el derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas podrá ser ejercido a través de las rutas utilizadas normalmente para la navegación internacional.

203. Los Estados archipelágicos deben respetar los acuerdos existentes y reconocer los derechos de pesca tradicionales y otras actividades legítimas de "los Estados vecinos inmediatamente adyacentes" en sus aguas archipelágicas. Una vez recibida la debida notificación, permitirán que otros Estados mantengan y reemplacen los cables submarinos existentes que hayan tendido, sin aterrar en aguas que se consideren ahora aguas archipelágicas.

7. La zona económica exclusiva

204. El concepto de zona económica exclusiva representa para muchos Estados ribereños la parte más importante del nuevo derecho del mar. Ese concepto se estableció para satisfacer una aspiración de los Estados ribereños, particularmente de los Estados en desarrollo, la mayoría de los cuales no disponen de los medios para sacar provecho de las libertades de la alta mar y, además, ven cómo los buques pesqueros de altura de otras naciones se benefician de los recursos marinos próximos a sus costas.

205. En la zona económica exclusiva - que puede extenderse hasta 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial - el Estado ribereño tiene derechos de soberanía con respecto a los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y la explotación económicas de la zona. En el mapa 5 del anexo III se indica la línea de las 200 millas. (Sin embargo, el propósito del trazado no es representar con exactitud los límites convenidos de las zonas económicas exclusivas.)

206. El Estado ribereño tiene, con arreglo a la Convención, ciertas competencias además de sus derechos de soberanía sobre los recursos. En particular, tiene jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de la Convención, con respecto a: a) el establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras; b) la investigación científica marina; y c) la protección y preservación del medio marino.

207. Es oportuno examinar más atentamente la naturaleza de la jurisdicción del Estado ribereño con respecto a las islas artificiales, instalaciones y estructuras situadas en la zona económica exclusiva. El Estado ribereño tiene el derecho exclusivo de construir, así como el de autorizar y reglamentar la construcción, operación y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras construidas para fines económicos e instalaciones y estructuras que puedan interferir el ejercicio de los derechos del Estado ribereño en la zona. Las instalaciones y estructuras que no interfieran el ejercicio de esos derechos quedarán fuera de la jurisdicción exclusiva del Estado ribereño.

208. Todos los demás Estados gozan en la zona económica exclusiva de la libertad de navegación y sobrevuelo y de la libertad de tender cables y tuberías submarinos, y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de buques, aeronaves y cables y tuberías submarinos.

209. Se plantea la cuestión de si los usos del mar no mencionados en la Convención (los derechos residuales) siguen correspondiendo a la comunidad internacional o pertenecen ahora al Estado ribereño. La propia Convención ofrece una solución en su artículo 59, en que se establece que, en los casos en que la Convención "no atribuya derechos o jurisdicción al Estado ribereño o a otros Estados en la zona económica exclusiva, y surja un conflicto entre los intereses del Estado ribereño y los de cualquier otro Estado o Estados, el conflicto debería ser resuelto sobre una base de equidad y a la luz de todas las circunstancias pertinentes, teniendo en cuenta la importancia respectiva que revistan los intereses de que se trate para las partes, así como para la comunidad internacional en su conjunto". De ese modo, en la Convención se reconoce que hay usos del mar respecto de los cuales no se atribuye jurisdicción ni al Estado ribereño ni a otros Estados en la zona económica exclusiva, y se establecen importantes directrices sustantivas para resolver los conflictos de jurisdicción respecto de los usos que no se mencionan.

210. Con arreglo a la Convención, la zona económica exclusiva está sujeta a un régimen jurídico especial. El régimen jurídico de la zona económica exclusiva es diferente de los regímenes jurídicos del mar territorial y de la alta mar. Se trata de una zona que participa de las características de ambos regímenes, sin ajustarse a ninguno de ellos. En resumen, se trata de un régimen sui generis.

211. Se establece expresamente que "los artículos 88 a 115 y otras normas pertinentes de derecho internacional se aplicarán a la zona económica exclusiva en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte" (art. 58, párr. 2). Esa disposición ha trasladado de hecho a la zona económica exclusiva casi todas las disposiciones del régimen de la alta mar, salvo las relativas a la conservación y administración de los recursos vivos de la alta mar.

212. Cabe hacer algunas observaciones con respecto a esas disposiciones. En primer lugar, algunas de esas disposiciones son de aplicación general, ya que se refieren a cuestiones relativas a los buques: nacionalidad de los buques, condición jurídica de los buques, buques que enarbolen el pabellón de las Naciones Unidas, sus organismos especializados o el Organismo Internacional de Energía Atómica, deberes del Estado del pabellón, etc. En segundo lugar, otras disposiciones se refieren a la prohibición del transporte de esclavos y de estupefacientes, a la

piratería y a las transmisiones no autorizadas de radio y televisión. Esas cuestiones son de interés internacional y, por ello, parece que deben aplicarse necesariamente a la zona económica exclusiva. Por último, hay dos disposiciones que se aplican al régimen de la zona económica exclusiva: el artículo 88, en el que se establece que "la alta mar será utilizada exclusivamente con fines pacíficos", y el artículo 89, en el que se prohíbe que los Estados sometan "cualquier parte de la alta mar" a su soberanía.

213. En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en virtud de la Convención, el Estado ribereño está obligado a tener debidamente en cuenta los derechos y deberes de los demás Estados y a actuar de manera compatible con las disposiciones de la Convención. Los demás Estados, es decir, los Estados no ribereños, tienen una obligación similar.

214. En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de la Convención, los Estados tendrán debidamente en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y cumplirán las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con las disposiciones de la Convención y otras normas de derecho internacional en la medida en que no sean incompatibles con el régimen de la zona económica exclusiva (art. 58, párr. 3). En la Convención se establecen también procedimientos obligatorios conducentes a decisiones obligatorias "cuando se alegue que un Estado ribereño ha actuado en contravención de lo dispuesto en la 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" (art. 297, párr. 1, apartado a)). Se recurrirá también a procedimientos obligatorios conducentes a decisiones obligatorias cuando se alegue que un Estado, al ejercer las libertades, derechos o usos concedidos a los Estados ribereños, ha actuado en contravención de las disposiciones de la Convención o de las leyes o reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con la Convención o de otras normas de derecho internacional que no sean incompatibles con ella.

8. La plataforma continental

215. Con arreglo a la Convención sobre el Derecho del Mar, la plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

216. Cuando la plataforma continental se extienda más allá de 200 millas marinas, el Estado ribereño podrá establecer el borde exterior del margen continental mediante uno de los dos métodos siguientes: a) por referencia a los puntos fijos más alejados en cada uno de los cuales el espesor de las rocas sedimentarias sea por lo menos el 1% de la distancia más corta entre ese punto y el pie del talud continental, o b) una línea que conecte puntos fijos situados a no más de 60 millas marinas del pie del talud continental. En tales casos, el límite exterior de la plataforma continental no podrá distar más de 350 millas marinas de las líneas de base o más de 100 millas marinas de la isóbata de 2.500 m. Los Estados ribereños establecerán los límites definitivos de la plataforma continental tomando como base las recomendaciones de una comisión de límites de la plataforma continental.

217. El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales. Esos derechos no afectan a la condición jurídica de las aguas suprayacentes de la plataforma continental ni a la del espacio aéreo situado sobre tales aguas. Por consiguiente, las libertades de navegación y sobrevuelo no han sido afectadas por el régimen de la plataforma continental.

9. La alta mar

218. La alta mar está constituida por todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico. En la alta mar, todos los Estados gozan de las libertades de navegación y de sobrevuelo, la libertad de tender cables y tuberías submarinos y de construir islas artificiales y otras instalaciones, y las libertades de pesca y de investigación científica. El nuevo régimen establecido para los fondos marinos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional - denominados en la Convención la Zona - no afectará a la condición jurídica de la alta mar.

10. Medidas de ejecución

219. El Estado ribereño podrá tomar ciertas medidas para garantizar el cumplimiento de sus leyes y reglamentos aplicables a las diversas zonas marítimas a que se extiende su jurisdicción. Por ejemplo, podrá exigirse a un buque de guerra que salga inmediatamente del mar territorial cuando no cumpla las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial.

220. En la zona contigua - una zona que no puede extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial - el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial, y también para sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.

221. El artículo 73 de la Convención faculta al Estado ribereño para que, en el ejercicio de sus derechos de soberanía sobre los recursos vivos de la zona económica exclusiva, tome una gran variedad de medidas de ejecución, que incluyen la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales. En contrapartida, el Estado ribereño tiene ciertas obligaciones. Los buques apresados y sus tripulaciones serán liberados prontamente una vez constituida una fianza u otra garantía razonable. Además, las sanciones establecidas por violaciones de las leyes y los reglamentos de pesca no podrán incluir penas privativas de libertad, salvo acuerdo en contrario, ni ninguna otra forma de castigo corporal. El Estado ribereño tiene también la obligación de notificar al Estado del pabellón las medidas tomadas y cualesquiera sanciones impuestas por ese motivo.

222. El Estado ribereño podrá dictar leyes y reglamentos para prevenir en la zona económica exclusiva la contaminación causada por buques. Tales leyes y reglamentos deben ser conformes y dar efecto a las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados. Los Estados ribereños pueden tomar ciertas medidas para hacer cumplir esas leyes. En particular, puede exigirse a los buques información sobre su identidad y su puerto de registro, sus escalas anterior y siguiente y cualquier otra información pertinente cuando haya motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos sobre contaminación dictados por el Estado ribereño. En los casos en que la infracción cause daños graves, el Estado ribereño podrá retener al buque e iniciar un procedimiento contra él.

223. Podrá perseguirse a un buque extranjero en la alta mar cuando el Estado ribereño tenga motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos dictados por ese Estado con respecto a las diversas zonas marítimas a que se extienden su soberanía y su jurisdicción, es decir, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental. Ese derecho de persecución cesará en el momento en que el buque entre en el mar territorial del Estado de su pabellón o en el de un tercer Estado. Esa facultad de ejecución sólo podrá ser ejercida por buques de guerra o aeronaves militares u otros buques o aeronaves al servicio del gobierno.

224. Los Estados están facultados para tomar medidas de ejecución en la alta mar a fin de proteger ciertos intereses de la comunidad internacional, como la supresión de la piratería, la represión de transmisiones de radio o televisión no autorizadas y la prohibición de la esclavitud. En particular, un buque de guerra tendrá derecho de visita sobre un buque extranjero cuando éste se dedique a la piratería, a la trata de esclavos o a efectuar transmisiones de radio o televisión no autorizadas, no tenga nacionalidad o tenga en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón.

11. Buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales

225. En el artículo 29 de la Convención se define un buque de guerra como:

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

Algunas flotas son asistidas o acompañadas a menudo por buques de Estado cuyas tareas específicas son las de apoyo naval u otras funciones no comerciales. Esos buques, a menos que cumplan la definición del artículo 29, no son buques de guerra a los efectos de la Convención.

226. Los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales gozan, en la alta mar, de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón. En particular, las disposiciones de la 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" (art. 236). Por aplicación del párrafo 2 del artículo 58, esa inmunidad se extiende también a la zona económica exclusiva. En el mar territorial, esos buques gozan también de inmunidad con las excepciones aplicables a todos los buques que se incluyen en el régimen de paso inocente.

227. Hay otras dos excepciones notables. En primer lugar existe la sanción, ya señalada, de la expulsión del mar territorial de cualquier buque de guerra que no cumpla las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial. En segundo lugar, el Estado del pabellón incurrirá en responsabilidad por cualquier pérdida o daño que sufra el Estado ribereño como resultado del incumplimiento por un buque de guerra de las leyes y reglamentos del Estado ribereño o de las disposiciones de la Convención u otras normas de derecho internacional. El Estado del pabellón es también responsable cuando la pérdida o el daño ocurra durante el paso en tránsito.

12. Otros acuerdos multilaterales, regionales y bilaterales pertinentes

228. Hay ciertos tratados multilaterales o acuerdos bilaterales pertinentes que tienen importantes consecuencias en el régimen jurídico de los océanos. Con respecto a la relación entre la Convención del Derecho del Mar y otras convenciones y acuerdos internacionales, en el artículo 311 se establece, entre otras cosas, 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.
>
> 2. Esta Convención no modificará los derechos ni las obligaciones de los Estados Partes dimanantes de otros acuerdos compatibles con ella y que no afecten al disfrute de los derechos ni al cumplimiento de las obligaciones que a los demás Estados Partes correspondan en virtud de la Convención."

Por consiguiente la Convención sobre el Derecho del Mar prevalece entre los Estados Partes sobre las Convenciones de Ginebra sobre el Derecho del Mar, de 1958, pero no afecta a otros acuerdos entre los Estados Partes que sean compatibles con ella.

C. Tratados multilaterales posteriores a 1945

1. Tratado Antártico (1959) 25/

229. El Tratado Antártico plantea dos cuestiones de interés para el derecho del mar. En primer lugar, se prohíbe claramente la realización de actividades militares en la Antártida. A los fines del Tratado, la Antártida se define como la región situada al sur de los 60° de latitud Sur, expresión que abarca una gran extensión de la alta mar (véase el mapa 6 en el anexo III). Según el artículo I,

la Antártida se utilizará exclusivamente para fines pacíficos. Se prohíben las medidas de carácter militar ... tales como "el establecimiento de bases y fortificaciones militares, la realización de maniobras militares, así como los ensayos de toda clase de armas". En el artículo V se prohíbe toda explosión nuclear en la Antártida y la eliminación de desechos radiactivos en dicha región.

230. Conviene señalar que "nada en el presente Tratado perjudicará o afectará en modo alguno los derechos o el ejercicio de los derechos de cualquier Estado conforme al derecho internacional en lo relativo a la alta mar dentro de esa región" (art. VI).

231. El Tratado contiene disposiciones sobre el fomento de la cooperación científica internacional en la Antártida. El Tratado facilita también la realización de investigaciones científicas y prevé el ejercicio de derechos de inspección en la Antártida (art. VII y IX).

2. Tratado por el que se prohíben los ensayos con armas nucleares en la atmósfera, el espacio ultraterrestre y debajo del agua (tratado de prohibición parcial de los ensayos) (1963) 25/

232. En virtud del Tratado de prohibición parcial de los ensayos, las partes se comprometen a prohibir, a prevenir y a no llevar a cabo explosiones nucleares en cualquier lugar que se halle bajo su jurisdicción o autoridad, ya tenga lugar en la atmósfera, más allá de sus límites, incluido el espacio ultraterrestre, o debajo del agua, incluidas las aguas territoriales o la alta mar o en cualquier otro medio si tal explosión causa la presencia de desechos radiactivos fuera del límite territorial del Estado bajo cuya jurisdicción o autoridad se efectúa tal explosión (art. I).

3. Tratado sobre prohibición de emplazar armas nucleares y otras armas de destrucción en masa en los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo (Tratado sobre los Fondos Marinos) (1971) 25/

233. El Tratado sobre los fondos marinos fue concertado durante los debates de la Comisión sobre la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos fuera de los Límites de la Jurisdicción Nacional, precursora, por así decirlo, de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Hubo un momento en que los debates celebrados en esa Comisión sobre la cuestión de la utilización del océano con fines pacíficos se desarrollaron en forma paralela a los celebrados en la Conferencia del Comité de Desarme. Puede decirse que, hasta cierto punto, la aprobación del Tratado sobre los fondos marinos puso término al debate sobre la cuestión en el contexto de las actividades de la Conferencia, si bien en 1976 hubo en esa Conferencia un breve debate sobre la cuestión.

234. El Tratado sobre los fondos marinos no permite instalar ni emplazar en los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo más allá del límite exterior de una zona de los fondos marinos de 12 millas "armas nucleares ni ningún otro tipo de armas de destrucción en masa, así como tampoco estructuras, instalaciones de lanzamiento ni otras instalaciones destinadas expresamente a almacenar, ensayar o utilizar dichas armas" (art. I, párr. 1).

235. El artículo II define el significado de la expresión "más allá del límite exterior de una zona de los fondos marinos". El artículo dice así: "A los efectos del presente Tratado, el límite exterior de la zona de los fondos marinos coincidirá con el límite exterior de 12 millas de la zona mencionada en la parte II de la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua, firmada en Ginebra el 29 de abril de 1958, y se medirá de conformidad con lo dispuesto en la sección II de la parte I de dicha Convención y conforme al derecho internacional".

236. Los Estados partes tendrán derecho a verificar mediante observación las actividades de otros Estados Partes en los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo más allá de la zona de 12 millas siempre que esa observación no perturbe tales actividades (art. III, párr. 1). Las actividades de verificación que se efectúen de conformidad con el Tratado no deberán perturbar las actividades de otros Estados Partes y "se llevarán a cabo con el debido respeto a los derechos reconocidos en derecho internacional, incluyendo la libertad de la alta mar y los derechos de los Estados ribereños en lo que se refiere a la exploración y explotación de sus plataformas continentales" (art. III, párrafo 6).

237. En virtud del artículo V del Tratado, los Estados Partes se comprometieron "a proseguir de buena fe negociaciones relativas a nuevas medidas en la esfera del desarme para la prevención de la carrera de armamentos en los fondos marinos y oceánicos y en su subsuelo". En las dos Conferencias de examen del Tratado, celebradas respectivamente en 1977 y 1983, se ha reafirmado el artículo V. Observando que aún no se habían celebrado las negociaciones mencionadas, la Conferencia de examen pidió a la Conferencia de Desarme que, en consulta con los Estados Partes en el Tratado y teniendo en cuenta las propuestas existentes y todos los avances tecnológicos pertinentes, procediera rápidamente al examen de nuevas medidas de desarme. Se prevé la celebración de una tercera Conferencia de examen entre 1988 y 1990.

4. Tratado para la Proscripción de las Armas Nucleares en la América Latina (Tratado de Tlatelolco) (1967) 25/

238. El objetivo del Tratado de Tlatelolco es lograr la desnuclearización militar de la América Latina, entendiéndose por ello la creación de una zona libre de armas nucleares para que los territorios de la región queden, en palabras del preámbulo, "libres para siempre de armas nucleares". El párrafo 1 del artículo I del Tratado dice así:

> "1. Las Partes Contratantes se comprometen a utilizar exclusivamente con fines pacíficos el material y las instalaciones nucleares sometidos a su jurisdicción, y a prohibir e impedir en sus respectivos territorios:
>
> a) El ensayo, uso, fabricación, producción, o adquisición, por cualquier medio, de toda arma nuclear, por sí mismas, directa o indirectamente, por mandato de terceros o en cualquier forma; y
>
> b) El recibo, almacenamiento, instalación, emplazamiento o cualquier forma de posesión de toda arma nuclear, directamente o indirectamente, por sí mismas, por mandato a terceros o de cualquier otro modo."

239. A los efectos del Tratado, el término "territorio" incluye el mar territorial, el espacio aéreo y cualquier otro ámbito sobre el cual el Estado ejerza soberanía, de acuerdo con su propia legislación (art. 3). La zona de aplicación se describe en el artículo 4 y, en ciertas condiciones, es decir, cuando se cumplen determinados requisitos, el Tratado podrá aplicarse a extensas zonas de la alta mar. En el mapa 7 del anexo III se presenta un diagrama de la zona de aplicación del Tratado.

240. El Tratado de Tlatelolco posee una serie de características sumamente importantes, entre ellas las siguientes:

a) En el cuarto párrafo del preámbulo, se reconoce que las zonas militarmente desnuclearizadas no constituyen un fin en sí mismas, sino un medio para alcanzar en una etapa ulterior el desarme general y completo. En el párrafo 60 del Documento Final del décimo período extraordinario de sesiones, celebrado en 1978, la Asamblea General reconoció que el establecimiento de zonas libres de armas nucleares sobre la base de arreglos libremente concertados entre los Estados de la región de que se trate constituye una medida importante de desarme;

b) La zona de aplicación (el cuadrante antártico adyacente a la América del Sur) se halla contigua a la zona de paz establecida para la Antártida por el Tratado Antártico de 1959 (que prohíbe expresamente las armas nucleares);

c) Desde el punto de vista regional, el Tratado es compatible con el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), a pesar de no constituir ese instrumento una alianza militar, sino más bien un pacto colectivo de defensa;

d) El Tratado apoya regionalmente y complementa la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en relación con los fines pacíficos a que el Tratado hace referencia;

e) Una vez que se cumplan plenamente las disposiciones del Tratado, la zona de aplicación prevista en ese instrumento será mucho mayor que la suma de las zonas marítimas de los Estados Partes respecto de los cuales haya entrado o deba entrar en vigor el Tratado.

5. Acta Final de la Conferencia sobre la Seguridad y la Cooperación en Europa (1975) 26/

241. En el acta final de la Conferencia sobre la Seguridad y la Cooperación en Europa, conocida generalmente como Declaración de Helsinki, se dispone la notificación previa de "las maniobras militares importantes que excedan de un total de 25.000 hombres, combinados o no con cualquier posible componente aéreo o naval (en este contexto la palabra "hombres" incluye las fuerzas anfibias o aerotransportadas)". Serán notificadas las maniobras que se desarrollan en el territorio, en Europa, de cualquier Estado participante en el convenio, así como, cuando sea el caso, en la zona marítima y en el espacio aéreo contiguos.

D. Convenios bilaterales 27/

1. Convenio entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas sobre la prevención de incidentes en la alta mar y sobre ella (1972)

242. En este Convenio, los dos Estados interesados expresan el deseo de "garantizar la seguridad de navegación de los barcos de sus respectivas fuerzas armadas en alta mar y el vuelo de sus aviones militares sobre alta mar" (preámbulo). Las Partes se comprometen a observar estrictamente la letra y el espíritu de las Reglas internacionales de prevención de colisiones en alta mar. En un protocolo de este Convenio firmado en 1973 las partes se comprometieron a no simular ataques contra buques de índole no militar.

243. Es de señalar que en el artículo II de este convenio las Partes reconocen "que su libertad de realizar operaciones en alta mar se basa en los principios establecidos según el derecho internacional reconocido y compilado en la Convención de Ginebra relativa a la alta mar, de 1958".

2. Tratado sobre la limitación de los sistemas de misiles antibalísticos y acuerdos SALT I y SALT II

244. En un tratado y dos acuerdos bilaterales, los Estados Unidos de América y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas se han comprometido a establecer ciertas limitaciones que tienen efectos marítimos. En el Tratado sobre la limitación de los sistemas de misiles antibalísticos, que entró en vigor en 1972, las Partes se comprometieron, entre otras cosas, a no crear, ensayar ni desplegar sistemas de ese tipo o sus componentes con base en el mar (art. V, párr. 1). En el Acuerdo Provisional sobre ciertas medidas relativas a la limitación de las armas ofensivas estratégicas (conocido como acuerdo SALT I), que entró en vigor en 1972, las partes se comprometieron a limitar los lanzadores de misiles balísticos instalados en submarinos y los submarinos lanzamisiles balísticos modernos. Con arreglo al Protocolo al Acuerdo Provisional, los Estados Unidos no podrían tener más de 44 submarinos lanzamisiles balísticos modernos ni más de 710 lanzadores de misiles balísticos instalados en submarinos, y la Unión Soviética no podría tener más de 62 submarinos lanzamisiles balísticos modernos ni más de 950 lanzadores de misiles balísticos instalados en submarinos.

245. En el Tratado entre los Estados Unidos de América y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas sobre la limitación de las armas estratégicas ofensivas (tratado SALT II, de 1979), se estipularon nuevas limitaciones y reducciones de las armas estratégicas ofensivas. Sin embargo, este tratado no ha entrado oficialmente en vigor, a pesar de haber respetado hasta ahora ambas partes sus disposiciones. El tratado estaba destinado a permanecer en vigor hasta el 31 de diciembre de 1985.

E. Declaraciones

1. Declaración de Ayacucho

246. La Declaración de Ayacucho de 1974, firmada por la Argentina, Bolivia, Colombia, Chile, el Ecuador, Panamá, el Perú y Venezuela en 1974, y ratificada por las partes en 1978, y la Conferencia sobre las Armas Convencionales, celebrada en México D.F. en 1978, son notables contribuciones regionales relativas, entre otras cosas, a la limitación de los armamentos, incluidos los armamentos navales, y al arreglo pacífico de las controversias internacionales y la prohibición de la amenaza del uso de la fuerza y de la agresión armada, así como de la agresión económica o financiera, en las relaciones entre los Estados. No ha habido avances ulteriores en uno ni otro caso, salvo por lo que se refiere a los dos años de trabajo de elaboración de proyectos de limitación de los armamentos a cargo de los expertos del Grupo Andino, dentro del marco de la Declaración de Ayacucho.

2. Declaración sobre la desnuclearización de Africa

247. La Asamblea de Jefes de Estado y de Gobierno de la Organización de la Unidad Africana (OUA), en su primer período ordinario de sesiones, celebrado en El Cairo del 17 al 21 de julio de 1964, aprobó una Declaración sobre la desnuclearización de Africa, en la que los Jefes de Estado y de Gobierno anunciaban que estaban dispuestos a comprometerse, mediante un acuerdo internacional que había de concertarse bajo los auspicios de las Naciones Unidas, a no fabricar armas nucleares ni adquirir control sobre ellas. Desde entonces, la Asamblea General ha exhortado reiteradamente a todos los Estados a considerar el continente de Africa, incluidos los Estados africanos continentales, Madagascar y las demás islas a su alrededor, como una zona libre de armas nucleares 28/.

248. A ese respecto, los Estados africanos han declarado que, reconociendo que la desnuclearización del continente africano constituye una medida práctica para impedir la proliferación de las armas nucleares en el mundo y para permitir el logro del desarme general y completo y de los objetivos de la Carta de las Naciones Unidas, reiteran su llamamiento a todos los Estados, en particular a los poseedores de armas nucleares, para que respeten al continente de Africa como zona libre de armas nucleares. Los Estados africanos han reafirmado también su adhesión de larga data al desarme nuclear y a la prevención de una guerra nuclear así como a la no proliferación de las armas nucleares, en particular a la prevención de la introducción de armas nucleares en el continente. Los Estados africanos han estimado que cualquier régimen de no proliferación depende esencialmente de la actitud de los Estados poseedores de armas nucleares. Han declarado que si estos Estados desean avanzar en ese sentido, al abogar por la no proliferación no deben al mismo tiempo reforzar sus propios arsenales nucleares ni ayudar directa o indirectamente a sus aliados, en particular Sudáfrica, cuya capacidad militar y nuclear amenaza la paz y la seguridad internacionales.

3. Declaración del Océano Indico como zona de paz

249. En la Declaración de la Tercera Conferencia de Jefes de Estado o de Gobierno de los Países No Alineados, celebrada en Lusaka del 8 al 10 de septiembre de 1970, se pidió a todos los Estados que considerasen y respetasen el Océano Indico como una zona de paz de la que debían excluirse las rivalidades y la competencia entre las grandes Potencias, así como las bases concebidas en el contexto de tales rivalidades y competencias, y declaró que la zona debía estar también libre de armas nucleares. Posteriormente, la Asamblea General aprobó la resolución 2832 (XXVI), de 16 de diciembre de 1971, en que se proclamó para siempre el Océano Indico, dentro de límites que habrían de determinarse, junto con el espacio aéreo por encima de él y los fondos marinos subyacentes, como zona de paz. La Asamblea instó también a las grandes Potencias a que iniciasen consultas con los Estados ribereños del Océano Indico para detener toda nueva escalación de su presencia militar en ese océano y para eliminar de la región todas las bases, instalaciones militares y servicios de apoyo logístico, y las armas nucleares y de destrucción en gran escala. La Asamblea pidió también a los Estados con o sin litoral de la zona del Océano Indico, a los miembros permanentes del Consejo de Seguridad y a los demás usuarios marítimos importantes del Océano Indico que iniciasen consultas para aplicar la Declaración, en virtud de la cual a) los buques de guerra y las aeronaves militares no podrían utilizar el Océano Indico para ninguna amenaza o empleo de la fuerza contra cualquier Estado con o sin litoral de la zona; b) se aseguraría el derecho al uso libre y sin restricciones de la zona por los barcos de todas las naciones; y c) se concertaría un acuerdo internacional para el mantenimiento del Océano Indico como zona de paz.

250. En su resolución 2992 (XXVII), de 15 de diciembre de 1972, la Asamblea General estableció el Comité Especial del Océano Indico y, desde 1973, la Asamblea ha considerado generalmente la cuestión del Océano Indico y la de celebrar una conferencia sobre los problemas conexos al examinar los informes anuales del Comité Especial. El número de los miembros del Comité Especial ha aumentado después en varias oportunidades, pasando de 15 a 48, y la Asamblea General ha aprobado numerosas resoluciones sobre el tema 29/. El 11 de diciembre de 1979, en su resolución 34/80 B, la Asamblea General decidió convocar una Conferencia sobre el Océano Indico en Colombo, como paso necesario para la aplicación de la Declaración del Océano Indico como zona de paz. El Comité Especial del Océano Indico se ocupa actualmente de los trabajos preparatorios de la Conferencia.

4. El Asia sudoriental como zona de paz y zona libre de armas nucleares

251. En noviembre de 1971, los Estados miembros de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN), que a la sazón eran Filipinas, Indonesia, Malasia, Singapur y Tailandia, emitieron una Declaración en que enunciaban su propósito de lograr el reconocimiento internacional y el respeto del Asia sudoriental como zona de paz, libertad y neutralidad. Desde entonces, dichos Estados se han dedicado activamente a dar forma más precisa a los principios, objetivos y elementos de tal zona, que abarcaría toda la región del Asia sudoriental y cuya característica de zona libre de armas nucleares constituiría un componente fundamental. Posteriormente, la Séptima Conferencia de Jefes de Estado o de Gobierno de los Países No Alineados, celebrada en Nueva Delhi en marzo de 1983, expresó en su

Declaración Política que observaba con aprobación los esfuerzos que se hacían por establecer pronto una zona de paz, libertad y neutralidad en la región y exhortaba a todos los Estados a prestar pleno apoyo a dichos esfuerzos. Teniendo en cuenta las extensas zonas marinas y vías estratégicas de navegación internacional que abarcaría esa zona, los países de la ASEAN estiman que su oportuna creación de conformidad con las disposiciones de la Convención sobre el Derecho del Mar constituiría una nueva contribución regional importante a la aminoración de la carrera de armamentos navales y al fortalecimiento del desarrollo y la cooperación económica en una región de importancia decisiva.

5. La seguridad y la cooperación en la región del Mediterráneo

252. Las cuestiones relativas a la seguridad y la cooperación en la región del Mediterráneo formaron parte de las que examinó, entre julio de 1973 y agosto de 1975, la Conferencia sobre la Seguridad y la Cooperación en Europa. Los resultados de ese examen quedaron reflejados en el capítulo del Acta Final de la Conferencia relativo a la región del Mediterráneo, en el que los Estados participantes declararon varios propósitos en reconocimiento de que la seguridad en Europa estaba estrechamente relacionada con la seguridad en la región del Mediterráneo en su totalidad. El tema se siguió examinando en las reuniones complementarias de la Conferencia, celebradas en Madrid entre noviembre de 1980 y septiembre de 1983.

253. En el marco de las Naciones Unidas, la Asamblea General ha aprobado en años recientes varias resoluciones sobre el tema del fortalecimiento de la seguridad y la cooperación en la región del Mediterráneo 30/. Por otra parte, algunos de los Estados de la región han adoptado sus propias medidas, y los días 10 y 11 de septiembre de 1984 se celebró en Valletta la primera reunión ministerial de los Ministros de Relaciones Exteriores de los Estados del Mediterráneo que son miembros del Movimiento de los Países No Alineados. En la Declaración Final de esa reunión (véase A/39/526-S/16758), se dice, entre otras cosas, que

> "los Ministros consideraron además que la libertad de los mares en un mar cerrado como el Mediterráneo debía utilizarse escrupulosa y exclusivamente con fines de paz, y que debían prohibirse los despliegues navales, especialmente por parte de Estados de fuera de la región que, directa o indirectamente, amenazasen los intereses de los Estados no alineados del Mediterráneo". (párr. 13)

6. Foro del Pacífico Meridional

254. Reunidos en Tuvalu en agosto de 1984, los países pertenecientes al Foro del Pacífico Meridional, es decir Australia, los Estados Federados de Micronesia (en calidad de observadores), las Islas Cook, las Islas Salomón, Fiji, Kiribati, Nauru, Niue, Nueva Zelandia, Papua Nueva Guinea, Samoa Occidental, Tonga, Tuvalu y Vanuatu, expresaron su acuerdo sobre la conveniencia de establecer en la región, lo antes posible y de conformidad con determinados principios, una zona libre de armas nucleares. Teniendo presentes las características geográficas de la región, resulta claro que una zona de ese tipo, de establecerse, abarcaría grandes extensiones de mar.

CAPITULO VI

CONSECUENCIAS PARA LA SEGURIDAD Y LOS USOS PACIFICOS DEL MAR

A. Consecuencias para la seguridad internacional

255. En los capítulos precedentes de este estudio se ha descrito, en términos generales, la naturaleza de la acumulación competitiva y el perfeccionamiento cualitativo de armas que tienen lugar en los océanos y mares del mundo y constituyen la carrera de armamentos navales. Este fenómeno forma parte de la carrera de armamentos general; a su vez, la carrera de armamentos general refleja las percepciones políticas de los Estados y la continua falta de una situación de seguridad internacional. Sin embargo, si bien constituye una parte integrante de la carrera de armamentos general, la carrera de armamentos navales tiene sus propias características y, en parte, sus propias motivaciones intrínsecas: una de las características únicas de la carrera de armamentos navales es que una gran parte de las operaciones navales tienen lugar en la alta mar. Esas aguas están abiertas a todos los interesados en la utilización del mar con fines pacíficos y en el pacífico desarrollo y explotación de sus recursos. Las operaciones navales efectuadas en la alta mar pueden, en ciertas circunstancias, suscitar ansiedad e inseguridad en muchos de los Estados que tratan de utilizar los océanos con fines pacíficos, en lugar de tranquilizarlos, particularmente si esos Estados no cuentan con importantes fuerzas navales propias.

256. La ininterrumpida búsqueda de la seguridad ha ocupado un lugar destacado entre las actividades de las Naciones Unidas desde su creación en 1945, como lo atestigua el hecho de que el primer propósito de las Naciones Unidas expresado en el Artículo 1 de su Carta es "mantener la paz y la seguridad internacionales" (Artículo 1). La Asamblea General indicó la larga duración de esa búsqueda en las palabras iniciales del Documento Final del décimo período extraordinario de sesiones, aprobado por consenso en 1978: "Alcanzar la meta de la seguridad, que constituye un elemento inseparable de la paz, ha sido siempre una de las aspiraciones más profundas de la humanidad" (párr. 1). Puede señalarse además que se ha considerado también que la Convención sobre el Derecho del Mar debía contribuir al fortalecimiento de la seguridad, como se refleja en su preámbulo: "Los Estados Partes en esta Convención, ... convencidos de que el desarrollo progresivo y la codificación del derecho del mar logrados en esta Convención contribuirán al fortalecimiento de la paz, la seguridad, la cooperación y las relaciones de amistad entre todas las naciones".

257. Sin embargo, el objetivo de la seguridad ha eludido persistentemente a la humanidad. Debido a la falta continuada de seguridad, los Estados han acumulado en cambio armamentos en un esfuerzo aparente por garantizar mediante las armas lo que no han podido proporcionar hasta ahora la negociación y la cooperación internacionales. El advenimiento de las armas nucleares y el constante progreso tecnológico en sus vectores, su precisión y su carácter letal, han aumentado considerablemente los peligros para la supervivencia de toda la humanidad. Las amenazas a la supervivencia básica y los nocivos efectos de la improductiva y acelerada carrera de armamentos en el progreso económico y social, tanto de los países en desarrollo como de los países desarrollados, han sido descritos plenamente en el Documento Final, en anteriores estudios sobre el desarme realizados por las Naciones Unidas y en muchas otras declaraciones y publicaciones gubernamentales y no gubernamentales.

258. Las consecuencias que tienen para la seguridad los crecientes adelantos cuantitativos y cualitativos que se producen en las flotas mundiales son numerosas. El primer lugar y el más prominente lo ocupa la amenaza a la seguridad mundial que representan las armas nucleares estratégicas en el mar. Según una estimación 31/, aproximadamente el 40% del total mundial estimado de ojivas nucleares estratégicas están destinadas a su instalación en buques, con un total de más de 7.200 ojivas de proyectiles balísticos lanzados desde submarinos. Debido a los ciclos operativos de los submarinos nucleares, ese total no puede situarse operacionalmente en el mar al mismo tiempo, pero, incluso así, no hay duda de que un número importante de las ojivas están continuamente en el mar. Según la misma fuente, pueden estar en servicio al mismo tiempo de 17 a 20 submarinos nucleares estadounidenses, 10 soviéticos, dos franceses y uno o dos británicos, con un total de 3.100 ojivas nucleares. Patrullando sumergidos por los océanos, incluso bajo la cubierta helada del Artico, los submarinos nucleares se esfuerzan por evitar la detección en todo momento, pese a los considerables esfuerzos que se hacen para localizarlos y seguir su curso desde el momento en que salen del puerto hasta su regreso al final de su patrulla. Esas actividades, que hasta ahora se han efectuado continuamente en los océanos y mares septentrionales, preocupan a los Estados que no participan en ellas.

259. Si la seguridad mundial es víctima de las políticas nucleares estratégicas de los Estados poseedores de armas nucleares, en particular de los Estados Unidos y la Unión Soviética, el incesante despliegue de esas fuerzas nucleares estratégicas en el mar constituye la más potente capacidad naval de amenazar la paz y la seguridad internacionales. Los argumentos de algunos de que esos despliegues representan una conveniente disuasión mutua carecen de validez para otros, que consideran que no hay una protección adecuada contra la posibilidad de malentendidos, defectos técnicos o errores humanos que desencadenen un intercambio de ataques nucleares que afectaría a todo el mundo. En resumen, a juicio de la inmensa mayoría de los Estados, las consecuencias posibles son demasiado desastrosas para admitir el menor riesgo y, por consiguiente, se requieren urgentemente medidas de desarme nuclear.

260. En un plano diferente, el número de armas nucleares tácticas y la amplitud de su despliegue suscitan también una enorme preocupación. Como se indicó en el capítulo III, muchos de los buques de guerra, submarinos y aeronaves de los Estados poseedores de armas nucleares pueden considerarse capaces de portar armas nucleares y, en la medida en que puede determinarse, parece existir en servicio una gran disponibilidad de armas nucleares tácticas, incluidos proyectiles de corto alcance. En los espacios abiertos de los océanos es posible utilizar armas nucleares tácticas en un encuentro militar sin poner en peligro directamente las vidas o los bienes de la población civil. Pese a la existencia de procedimientos de control rigurosos, es posible prever circunstancias en que podría iniciarse el empleo de esas armas. Esas posibilidades podrían llevar fácilmente a una reacción o respuesta sumamente peligrosa que podría tener graves consecuencias para la seguridad internacional global. Además, hay importantes cuestiones relativas a la custodia a bordo, la seguridad en caso de colisión y la confiabilidad absoluta de los sistemas de control en tiempo de paz, aunque los Estados poseedores de armas nucleares sostengan que hasta la fecha su historial de seguridad no ha tenido fallas. En definitiva, los Estados no poseedores de armas nucleares siguen manteniendo muy serias dudas sobre las garantías dadas al respecto por los cinco Estados que actualmente poseen armas nucleares.

261. Existe también la dificultad muy real de identificar externamente a los buques, submarinos o aeronaves portadores de ojivas nucleares tácticas. Además, con los submarinos sumergidos existe la dificultad adicional de identificar incluso su nacionalidad y de establecer comunicaciones con ellos. A ese respecto, el desarrollo de proyectiles de crucero lanzados desde el mar, o torpedos, capaces de portar una ojiva nuclear o convencional crea problemas de verificación sumamente complejos. Si bien se acepta que el hecho de que un buque sea capaz de portar armas nucleares no significa necesariamente que lleve a bordo ese tipo de armas, la gran disponibilidad de armas nucleares tácticas que parece existir ahora, y la costumbre de ciertos Estados poseedores de armas nucleares de no confirmar ni negar la presencia a bordo de ese tipo de armas, suscitarán inquietudes muy profundas en los Estados no poseedores de armas nucleares cuando se les pida que permitan que esos buques recalen en sus puertos o entren en sus aguas territoriales. Por consiguiente, por diversas razones, los Estados poseedores de armas nucleares deben considerar prontamente la posibilidad de convenir medidas eficaces para limitar el número y el despliegue de armas nucleares tácticas.

262. La capacidad a escala mundial de las fuerzas navales de uso general de los Estados Unidos y la Unión Soviética tiene también importantes consecuencias para la seguridad internacional. En menor medida, pueden tener efectos similares las actividades de algunas de las armadas "de alta mar".

263. En primer lugar, como parte de los acuerdos de sus respectivas alianzas, las flotas de los Estados miembros de la Organización del Tratado del Atlántico del Norte y de la Organización del Tratado de Varsovia efectúan regularmente ejercicios, incluidos ejercicios anfibios, y toman parte en operaciones de adiestramiento. Si bien los participantes consideran que esas actividades forman parte de sus acuerdos de defensa colectiva, los Estados no pertenecientes a esas alianzas las consideran a menudo demostraciones de fuerza militar que son más provocadoras para la otra parte que tranquilizadoras. Por consiguiente, a juicio de los Estados no alineados y neutrales, es más probable que los ejercicios navales y las operaciones de adiestramiento de ese tipo contribuyan a desestabilizar la seguridad internacional que a consolidarla. Ese resultado puede darse particularmente en el caso de ejercicios en gran escala, especialmente a escala mundial, que están claramente destinados a crear condiciones e incidentes de ejercicio muy parecidos a los que se prevén en un conflicto real. Ha habido casos de maniobras navales injustificadamente prolongadas que, aunque se realizaran con la aprobación de un Estado ribereño adyacente, constituyeron de hecho un riesgo para la región o la subregión de que se trataba, incluida la posible agravación de conflictos.

264. El principio de la libertad de navegación en los océanos del mundo hace de todo Estado ribereño el vecino a través del mar de cualquier otro Estado ribereño, incluidas todas las Potencias navales importantes. Si bien se reconoce a las fuerzas navales el derecho a navegar y operar frente a las costas de Estados extranjeros, los Estados ribereños, particularmente los de tamaño pequeño o mediano, tienen, por otra parte, una aspiración legítima a lo que podría denominarse una razonable "seguridad en su frontera marítima", que incluye la expectativa de estar exentos de una proyección de poder desde el mar, que en algunos casos es una posibilidad derivada de esas actividades. Se debe observar a este respecto que la Convención sobre el Derecho del Mar incluye disposiciones

equilibradas que satisfacen las necesidades en materia de seguridad tanto de los Estados del pabellón como de los Estados ribereños, siempre que se apliquen estrictamente. También se debe observar que sería posible mejorar la seguridad de ambas categorías de Estados mediante medidas de fomento de la confianza y de la seguridad acordes con la Convención y el derecho consuetudinario internacional.

265. Es cierto que los ejercicios navales no se limitan a las fuerzas navales de las dos principales alianzas. Se hacen ejercicios y maniobras colectivas entre las armadas de muchos países, pero la mayor parte de tales actividades se consideran de índole más bien regional o subregional y no ofrecen posibilidades de confrontación mundial.

266. Cuando se utilizan para un despliegue normal como parte de las tareas nacionales en tiempo de paz, las actividades de las armadas mundiales y "de alta mar" fuera de sus propias zonas territoriales y regionales pueden convertirse en un factor político importante en situaciones regionales y locales. Como se ha explicado anteriormente, el conocimiento de que hay una fuerte presencia naval en la zona, particularmente si se sabe que tiene la capacidad de proyectar una fuerza militar a tierra, puede llegar a ser un importante factor político en situaciones regionales y locales. Muchos Estados de la región pueden sentirse preocupados por las consecuencias de dichos despliegues para la seguridad regional y ven con profundo desagrado la amenaza implícita, real o presunta, de intervención externa en los asuntos regionales o los asuntos internos de otros Estados.

267. Los Estados extrarregionales pueden considerar que tienen intereses nacionales concretos en la zona en cuestión que requieren una presencia naval. En ese contexto, es pertinente considerar la naturaleza de esa presencia naval en zonas situadas a menudo lejos del territorio nacional del Estado o los Estados de que se trate.

268. Existe una primera categoría de actividades tales como la cooperación rutinaria en tiempo de paz entre las flotas de las Potencias marítimas y las de los Estados ribereños. Esas actividades pueden adoptar la forma de maniobras conjuntas u otras actividades tradicionales basadas en acuerdos bilaterales o multilaterales de cooperación, apoyo o asistencia entre Estados.

269. La segunda categoría deriva de la existencia de graves conflictos locales, no relacionados directamente con ninguna confrontación entre las principales Potencias. En esos casos, los Estados extrarregionales pueden tener intereses legítimos en el mantenimiento de la libertad de navegación y la continuación del comercio marítimo a fin de facilitar el transporte de productos básicos vitales, en la medida en que esas actividades navales se ajusten a la Carta de las Naciones Unidas y las disposiciones de la Convención sobre el Derecho del Mar.

270. Una tercera categoría es la de una confrontación entre los dos principales Estados militares proyectada a otras regiones mediante su presencia naval. Parecen existir ciertos casos en que esa confrontación se extiende hacia zonas geográficas distantes que anteriormente estaban libres de injerencia externa. Se considera en general que el envío de buques de guerra como "demostración de fuerza" u otras formas de coerción o presión, particularmente a zonas de tensión internacional, puede tener a menudo efectos más nocivos que beneficiosos para la seguridad regional.

271. Por último, existe la categoría de un conflicto abierto en el que una de las partes es una Potencia naval importante que actúa en un teatro de operaciones distante del ámbito de aplicación de su propia alianza militar, aunque quizá con el apoyo, en diferentes formas y medidas, de otros miembros de esa alianza y con los medios militares más perfeccionados, incluida la utilización hipotética, pero no excluida a priori, de armas nucleares en ese conflicto.

272. En relación con las formas de presencia naval mencionadas, el establecimiento o el reforzamiento continuado de bases militares en el extranjero, especialmente de bases navales, constituye un problema que merece particular atención. En la mayor parte de los casos, el establecimiento de bases navales extranjeras es resultado de acuerdos bilaterales entre Estados soberanos; en los últimos años ha disminuido el número de tales bases, debido a una variedad de factores. Sin embargo, una gran mayoría de Estados consideran que las bases navales extranjeras, más que contribuir a una estabilidad y una seguridad mayores, generan más puntos de fricción y tensión en las regiones de que se trata. Por consiguiente, esos Estados ven en la presencia continuada de bases navales extranjeras un factor indeseable de desestabilización para la seguridad regional y, por ende, una amenaza potencial para la paz y la seguridad internacionales. Las bases y otras instalaciones militares en Territorios no autónomos dan lugar a otros problemas a los cuales el Comité Especial encargado de examinar la situación con respecto a la aplicación de la Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales y la Cuarta Comisión de la Asamblea General han prestado permanente atención por varios años y que han sido materia de numerosas resoluciones que han recibido amplio apoyo en la Asamblea General.

273. A nivel local, la existencia de fuerzas navales ha tendido a menudo a incitar al uso de la fuerza en la solución de controversias, infringiendo así directamente la Carta de las Naciones Unidas. En los últimos años, han ocurrido en diversas partes del mundo casos de conflictos declarados, y la conjunción de un mayor número de Estados soberanos, cada uno con su derecho inmanente de legítima defensa, y de zonas más amplias del mar sujetas a la jurisdicción nacional da motivo para creer que esos incidentes pueden ser más numerosos en el futuro. Por otra parte, además de los incidentes en la alta mar, puede haber un mayor riesgo de incidentes en las aguas costeras o de violaciones de la seguridad ribereña a lo largo de la propia costa; esos casos pueden ocurrir particularmente a la luz de la proliferación de buques de guerra ligeros armados con misiles. Por consiguiente, se requiere cada vez más que todos los interesados den pruebas de moderación y contención y que recurran a los mecanismos previstos en la Carta de las Naciones Unidas, a fin de prevenir nuevas amenazas a la seguridad.

B. Consecuencias para la libertad de navegación y las rutas marítimas internacionales

274. En un sentido particular, las actividades de las fuerzas navales representan una paradoja respecto de la libertad de navegación y las rutas marítimas internacionales. Para unos Estados, las fuerzas navales presentan una amenaza a esas libertades, por su utilización de los océanos para mostrar su movilidad y poder y por su capacidad de aplicar la fuerza en diversas formas. Para otros Estados - particularmente los que han dependido tradicionalmente del comercio

marítimo y del libre acceso a los recursos marinos - las fuerzas navales constituyen un medio esencial de salvaguardar sus intereses con respecto a esas libertades. Se considera que esa aparente paradoja podría resolverse mediante una aplicación plena y positiva de los elementos expuestos en los párrafos siguientes.

275. Como se ha explicado anteriormente, se prevé que la ampliación de las aguas territoriales, la introducción de zonas económicas exclusivas y el establecimiento de normas para el paso por las aguas territoriales, las aguas archipelágicas y los estrechos utilizados para la navegación internacional, previstas en la Convención sobre el Derecho del Mar, tengan efectos interactivos respecto del despliegue y las actividades de las fuerzas navales.

276. En un mundo cada vez más interdependiente, la libertad de la alta mar es tan importante como lo ha sido en cualquier época; de hecho, en algunos aspectos puede ser incluso más importante que nunca. En el artículo 87 de la Convención sobre el Derecho del Mar se establece:

> "La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de derecho internacional." (párr. 1)

En ese artículo se enumeran libertades específicas, como las de navegación y sobrevuelo, y se dice seguidamente:

> "Estas libertades serán ejercidas por todos los Estados teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de la alta mar." (párr. 2)

En el artículo 88 se declara simplemente:

> "La alta mar será utilizada exclusivamente con fines pacíficos."

Las disposiciones de los artículos 87 y 88 se aplican también a la zona económica exclusiva.

277. A la luz de esas disposiciones de la Convención sobre el Derecho del Mar, destinadas a promover la libertad de navegación y la protección de las rutas marítimas internacionales, no puede exagerarse el efecto nocivo de aquellas actividades navales que menoscaban la utilización libre y abierta de las vías marítimas. En ese contexto, cabe señalar la aplicabilidad en tiempo de guerra de las Convenciones de La Haya de 1907. Si bien las actividades que se enumeran a continuación pueden estar justificadas a veces por razón de que salvaguardan los buques de los Estados que no intervienen en la controversia, las actividades tales como la colocación de minas, las operaciones encubiertas de submarinos en aguas costeras, los bloqueos, la imposición de restricciones a la utilización de ciertas zonas de la alta mar, el establecimiento de zonas marítimas excluidas como resultado de un conflicto y otras prácticas similares pueden constituir una interferencia en la utilización del mar con fines pacíficos. La naturaleza de esa interferencia puede incluir la interrupción o la puesta en peligro de la navegación comercial, actividades dirigidas contra la seguridad de un Estado ribereño o la negación del acceso a zonas pesqueras tradicionales. Se reconoce la parte que la

fuerza naval puede desempeñar en el ejercicio del derecho inmanente de legítima defensa individual o colectiva o en acciones contra el terrorismo, la piratería o el contrabando, pero los Estados no pueden esperar gozar de la libertad de la alta mar y del apoyo incondicional de la comunidad internacional si a veces deniegan esa libertad a otros Estados que utilizan el mar con fines pacíficos. Para los Estados que no participan en un conflicto, garantizar el derecho a utilizar el mar con fines pacíficos en tiempos de crisis constituye un objetivo importante.

C. Consecuencias para la explotación de los recursos marinos

278. Con el mayor interés en la explotación de los recursos marinos y la introducción de la zona económica exclusiva, el número de actividades costa afuera y otras actividades comerciales seguirá aumentando. Si bien los accidentes comerciales ordinarios, tales como las colisiones entre petroleros, pueden tener importantes efectos de contaminación, los accidentes marítimos en que intervengan buques portadores de armas nucleares o de propulsión nuclear pueden tener consecuencias muy nocivas para los recursos marinos, particularmente si la radiación resultante produjera una extensa contaminación de la zona marítima afectada; el riesgo de esa posibilidad es muy importante, dada la trascendencia del mar como una de las principales fuentes de vida en el planeta. También podrían causar un grave daño a los recursos vivos del mar las confrontaciones navales o los ataques a los pozos petroleros costa afuera. Actividades navales de naturaleza bélica han originado ya, en los últimos años, casos de extensa contaminación y de daño a los recursos marinos, o de interrupción de actividades tales como la pesca.

279. Por otra parte, la creciente complejidad de las actividades costa afuera requerirá mejores disposiciones de administración nacional e internacional a fin de que los recursos marinos puedan explotarse de un modo racional y ordenado en beneficio de la humanidad. Se ha señalado que en algunos Estados marítimos sus burocracias actuales no están a la altura de la tarea que deben realizar. Los Estados Unidos tienen unos 40 organismos relacionados con las actividades costa afuera cuya gestión se superpone en parte, y el Reino Unido más de 20 32/. Nuevos recursos, nuevos acontecimientos, nuevas actividades, nuevas responsabilidades, todos ellos exigirán políticas marinas, recursos normativos y mecanismos administrativos mejor coordinados. Es probable que las controversias sobre los derechos de pesca y la legislación pesquera y sobre las actividades de los buques de arrastre aumenten en lugar de disminuir. Aumentará probablemente la competencia entre diversas partes interesadas en explotar diferentes recursos en la misma zona. Más tráfico marítimo y una mayor industrialización crearán una mayor necesidad de controles de la contaminación más eficaces y de una mejor protección del medio marino. Otros efectos del aumento del tráfico marítimo pueden incluir la mayor frecuencia de las colisiones en el mar, más liquidaciones por salvamento y naufragio, una necesidad ampliada de sistemas de separación del tráfico y de servicios de búsqueda y rescate para la protección de la vida humana. En muchos de esos aspectos, se ha logrado ya mucho en los últimos años gracias a la valiosa labor de la OMI.

280. Con esa gama creciente de actividades, es mucho lo que pueden hacer los buques de guerra debidamente equipados. Hay también muchas formas en que las Potencias marítimas que en la actualidad poseen armadas mundiales y "de alta mar", con su mayor experiencia y capacidad, podrían ayudar a los Estados ribereños, cuando éstos lo solicitaran y sin interferir en sus asuntos, a resolver esa gama enteramente nueva de problemas. Al hacerlo, desviarían algunas de sus energías políticas y militares de una muy costosa carrera de armamentos navales para orientarlas hacia una mayor cooperación internacional en pro del beneficio social y económico de la comunidad internacional en general.

281. Un caso particular al que la Asamblea General ha prestado mucha atención es la cuestión de Namibia. Es importante recordar que, desde su resolución 1803 (XVII), de 14 de diciembre de 1962, la Asamblea General ha reafirmado en muchas ocasiones, en otras tantas resoluciones, la soberanía permanente de los Estados, los territorios y los pueblos sujetos a ocupación extranjera, a dominación colonial o al régimen de apartheid sobre sus riquezas y recursos naturales, y en particular la obligación de compensarles por la explotación, la pérdida o el agotamiento de sus recursos naturales. La situación resulta más compleja en el caso de Territorios no autónomos y sujetos a dominación colonial, como Namibia, donde se han establecido bases e instalaciones militares y se ejerce una dominación colonial sobre el territorio, mientras se explotan sus recursos naturales renovables y no renovables. Además, la Carta de las Naciones Unidas contiene una "Declaración relativa a territorios no autónomos" (Artículo 73). En relación con dicho Artículo, la Conferencia sobre el Derecho del Mar declaró en la resolución III, anexa a su Acta Final:

"...

a) En el caso de un gobierno cuyo pueblo no haya alcanzado la plena independencia u otro régimen de autonomía reconocido por las Naciones Unidas, o de un territorio bajo dominación colonial, las disposiciones concernientes a derechos e intereses con arreglo a la Convención se aplicarán en beneficio del pueblo del territorio con miras a promover su bienestar y desarrollo.

..."

CAPITULO VII

POSIBLES MEDIDAS DE DESARME Y DE FOMENTO DE LA CONFIANZA

282. En la resolución 38/188 G, la Asamblea General pidió la elaboración de un estudio amplio sobre la carrera de armamentos navales y un análisis de las posibles consecuencias a fin de facilitar la determinación de posibles esferas para la adopción de medidas de desarme y de fomento de la confianza. Varios de los comentarios de los Estados Miembros, dirigidos al Secretario General en respuesta a la resolución 38/188 G, contenían observaciones en el sentido de que el valor del estudio sería escaso si sus efectos se limitasen a la reunión de información sobre los armamentos navales, la descripción de sus características técnicas y los métodos para la comparación de las fuerzas navales. De las observaciones presentadas por los Estados Miembros se desprendía la opinión generalizada de que el Grupo de Expertos debía esforzarse por identificar los problemas existentes y sugerir medidas para su examen y negociación en los foros apropiados.

283. La importancia del Documento Final del décimo período extraordinario de sesiones de la Asamblea General, primer período extraordinario de sesiones dedicado al desarme, celebrado en 1978, ha quedado expuesta en los párrafos 8 y 13 del presente informe. Los objetivos de las medidas de desarme y fomento de la confianza en el ámbito naval son los siguientes:

a) Fortalecer la paz y la seguridad internacionales de conformidad con los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas;

b) Contribuir a la estrategia internacional de desarme expuesta en el Documento Final;

c) Fomentar la utilización de los mares y océanos con fines pacíficos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, la conservación de sus recursos vivos, y el estudio, protección y preservación del ambiente marino.

284. De conformidad con el Documento Final, se debe tratar enérgicamente de establecer acuerdos u otras medidas de carácter bilateral, regional y multilateral con la finalidad de fortalecer la paz y la seguridad a un nivel inferior de fuerzas y teniendo en cuenta la necesidad de los Estados de proteger su seguridad. Entre los otros principios directrices del Documento Final que son pertinentes, se debe señalar que los Estados poseedores de armas nucleares tienen la responsabilidad primordial de lograr el desarme nuclear y, en unión con otros Estados militarmente importantes, de detener e invertir la carrera de armamentos.

285. Hay algunos factores que deben considerarse como de valor axiomático cada vez que se examina la limitación de los armamentos y el desarme en la esfera marítima. En primer lugar, las medidas de desarme deben ser equilibradas y no deben disminuir la seguridad de ningún Estado. Ahora bien, como las fuerzas navales no son independientes de las demás fuerzas militares, deben ser consideradas en el contexto general de esas fuerzas. No existe un equilibrio o paridad naval independiente. Las medidas de desarme en la esfera marítima deben, pues, ser equilibradas en ese sentido general. En segundo lugar, este hecho, sumado a la considerable diversidad de situación geográfica de los Estados, puede exigir medidas multilaterales de limitación en que se establezca que las fuerzas y

armamentos navales sean numéricamente asimétricos a fin de preservar el equilibrio de la situación militar de conjunto. En tercer lugar, debido al carácter universal de la Convención sobre el Derecho del Mar, las medidas mencionadas no deben adoptar la forma jurídica de enmiendas a la Convención. Deben incorporarse en instrumentos jurídicos separados en armonía con la Convención. En cuarto lugar, al igual que en todos los casos de limitación de armamentos y desarme, la existencia de procedimientos apropiados de verificación y de denuncia es indispensable para la debida aplicación de las medidas convenidas.

286. El presente estudio de la carrera de armamentos navales es un examen amplio de cuestiones sumamente complejas y, de modo semejante, hay también una amplia gama de posibles medidas de desarme y de fomento de la confianza. Algunas podrán ser de aplicación general, en tanto que otras se aplicarán a circunstancias particulares, tales como sistemas de armas determinados o zonas geográficas concretas. Cabe también la posibilidad de que medidas deseables a juicio de algunos sectores no sean atractivas para otros, o tal vez resulten más aceptables en alguna fecha futura pero no se consideren por el momento susceptibles de negociación. A continuación se examina una lista ilustrativa, no exhaustiva, de medidas que podrían someterse a negociación. Por razones de conveniencia, se agrupan en las siguientes categorías:

Limitaciones cuantitativas;

Limitaciones cualitativas o tecnológicas;

Limitaciones geográficas o de misión;

Medidas de fomento de la confianza;

Modernización de las leyes de la guerra marítima.

Algunas de las posibles medidas están relacionadas con dos o más categorías.

A. Limitaciones cuantitativas

287. Desde el Tratado Naval de Washington de 1922, se ha venido sintiendo interés por limitaciones cuantitativas que impongan límites numéricos a ciertos tipos de navíos y armamentos navales. Entre los ejemplos recientes de limitaciones cuantitativas cabe citar los límites numéricos para lanzamisiles balísticos emplazados en submarinos y para modernos submarinos lanzamisiles balísticos convenidos en el acuerdo provisional SALT I de 1972, y los límites globales en materia de armas ofensivas estratégicas establecidos en el acuerdo SALT II de 1979. La tendencia de algunos Estados a llevar a cabo vigorosamente programas de construcción de buques y armamentos no incluidos en las categorías afectadas por las limitaciones convenidas puede dificultar la aplicación de las limitaciones cuantitativas. Aun así, no conviene descartar a la ligera las limitaciones de esa índole, que representan el medio más directo de limitar y reducir la acumulación competitiva de armamentos. Se ha sugerido la posible inclusión de las siguientes medidas en el marco de las limitaciones cuantitativas:

a) La congelación de la fabricación de armas nucleares navales;

b) La limitación del número de lanzamisiles balísticos emplazados en submarinos y de cargas nucleares;

c) La imposición de limitaciones a la introducción de nuevos sistemas de misiles balísticos lanzados desde submarinos;

d) La imposición de reducciones concretas en submarinos lanzamisiles balísticos y misiles balísticos lanzados desde submarinos;

e) La prohibición de los misiles de crucero lanzados desde el mar con cargas nucleares, o la limitación de su número;

f) La imposición de reducciones concretas en armas nucleares tácticas instaladas a bordo de buques, ya sea por número o tipo o por tipo de buques;

g) La limitación del número de buques de guerra de las categorías principales;

h) La limitación de la capacidad de operaciones anfibias.

Debe entenderse claramente que el Grupo de Expertos no ha enumerado estas sugerencias con miras a legitimar la continuación de las armas nucleares, sino que, por el contrario, las ofrece como medio para iniciar un proceso de reducciones progresivas y equilibradas que conduzca en último término a la total eliminación de las armas nucleares en las operaciones navales, en el marco del objetivo global del desarme general y completo bajo un control internacional estricto y eficaz.

B. Limitaciones cualitativas o tecnológicas

288. La rapidez del ritmo del avance tecnológico ha sido evidente en los años recientes. Las presiones que obligan constantemente a lograr ventajas cualitativas han impulsado a los Estados capaces de llevar a cabo actividades de esa índole a dedicar recursos masivos a las tareas de investigación y desarrollo. Al originar un progreso tecnológico importante, esos esfuerzos crean un ciclo de competencia que es sumamente difícil de contener; además, son de costo elevado y pueden tener resultados desestabilizadores. El concepto de limitaciones numéricas puede presentar también otras dificultades debido a algunas de las asimetrías mencionadas más arriba. Las medidas encaminadas a limitar el adelanto tecnológico son, en general, muy difíciles de verificar, salvo cuando se prohíbe por entero una actividad tecnológica determinada; por otra parte, la propia tecnología origina a veces formas de controlar los factores de la carrera de armamentos navales y los efectos de determinadas armas. Entre las restricciones sugeridas figuran las siguientes:

a) Limitaciones en materia de misiles de doble capacidad (es decir, capaces de transportar cargas nucleares o convencionales);

b) Sistemas destinados a asegurar un método para desactivar los armamentos navales cuando no exploten;

c) Métodos para neutralizar, minimizar o prohibir el emplazamiento de sistemas de detección en los fondos marinos y oceánicos;

d) La prohibición del desarrollo y producción de nuevos sistemas de misiles balísticos lanzados desde submarinos.

289. Por lo que se refiere a las transferencias de armamentos navales, el hecho de dedicar los escasos recursos disponibles a adquirir o desarrollar armamentos causa frecuentemente efectos económicos perniciosos en algunos países. Por esta razón, tal vez convenga también examinar la posibilidad de aplicar controles convenidos a las transferencias de armamentos y la transferencia de tecnología con aplicaciones navales, entre otras cosas, como complemento de la prohibición de armamentos determinados. Tales limitaciones no deberán impedir que los Estados adquieran los armamentos necesarios para el ejercicio de su derecho de legítima defensa, ni deben impedir que los Estados en desarrollo tengan acceso al progreso tecnológico e industrial. Las limitaciones cualitativas y cuantitativas a las transferencias de armamentos puede revestir un valor importante, pero deben sin embargo considerarse los obstáculos y recelos existentes, descritos algunos de ellos en el reciente estudio de las Naciones Unidas sobre el desarme convencional 33/, si se desea lograr un progreso satisfactorio en esta esfera.

C. Limitaciones geográficas y de misión

290. Las limitaciones de este tipo han logrado algún éxito en el pasado; tal vez las más conocidas sean el Acuerdo Rush-Bagot de 1817 y la Convención de Montreux de 1936. Un elemento fundamental para el éxito y la longevidad de toda medida de limitación es que ha de contener algo de gran valor para todos y cada uno de sus signatarios. Sin ese ingrediente, los Estados pueden estimar que los beneficios derivados del propuesto convenio no son suficientes para justificar las concesiones que se deben hacer. Además, el progreso en las negociaciones no puede efectuarse en un vacío político, pues se halla sometido a las presiones generales y a la atmósfera de las relaciones internacionales entre los Estados.

291. Otro importante factor que ha de tenerse en cuenta al examinar la posibilidad de limitaciones geográficas o de misión es la movilidad y flexibilidad que caracterizan a las fuerzas navales. Cabe la posibilidad de que los Estados deseen aplicar el principio de la libertad de la alta mar, reconociendo al mismo tiempo las ventajas derivadas de la imposición de determinadas limitaciones: por ejemplo, se puede autorizar el despliegue temporal de fuerzas navales, pero no su estacionamiento permanente. En otros cásos, tal vez sea posible negociar la imposición de límites a ciertos tipos de despliegue o misiones navales, con miras a reducir las probabilidades de enfrentamiento en las zonas de conflicto regional.

292. Muchos Estados manifiestan un interés considerable en la limitación del despliegue de armas nucleares. Dado que la política de los Estados poseedores de armas nucleares consiste actualmente en no negar ni confirmar la presencia de armas nucleares a bordo de un buque, una de las principales dificultades es la de determinar qué buques, submarinos o aeronaves transportan armas nucleares en un momento dado. Los esfuerzos por establecer zonas libres de armas nucleares, por ejemplo en América Latina mediante el Tratado de Tlatelolco y en la Antártida en virtud del Tratado Antártico, pueden conducir a la consideración de otras zonas en que las armas nucleares estarían prohibidas. En tal sentido, cabe considerar la

posibilidad de concertar acuerdos que amplíen las zonas libres de armas nucleares actualmente existentes; por ejemplo, ampliando el régimen de zona libre de armas nucleares para incluir en él toda la extensión del mar comprendida en la zona delimitada por el Tratado Antártico, al sur de los 60° de latitud sur (véase el artículo VI del Tratado, que tiene el efecto de excluir la alta mar situada dentro de la zona). También ha habido propuestas de introducir una zona marítima contigua, libre de armas nucleares, entre los 60° de latitud sur y otra latitud que habría de convenirse.

293. Otros posibles tipos de limitaciones geográficas son el confinamiento de los submarinos lanzamisiles en zonas convenidas, los arreglos de separación de fuerzas logrados mediante la limitación de los despliegues navales en determinados mares u océanos o mediante la reducción del nivel de la presencia militar en determinadas regiones distantes del territorio nacional, la limitación de la duración o la magnitud de las maniobras navales en determinadas zonas, y la reducción de las bases navales extranjeras existentes y la prohibición del establecimiento de otras nuevas.

294. En los casos en que se acuerda la aplicación de restricciones o medidas de fomento de la confianza a una región determinada, hay dos formas generales de definir la zona de aplicación. La primera es la definición en términos geográficos, tal como se hizo en el caso del Tratado de Tlatelolco. La segunda es la definición en términos funcionales, como se prevé en el mandato convenido para la Conferencia sobre Medidas de Fomento de la Confianza y la Seguridad sobre el Desarme en Europa.

295. En los últimos años, se han propuesto para su examen diversas ideas, entre las que figuran las siguientes:

a) La prohibición del tránsito y el transporte de armas nucleares en las aguas internacionales, ya sea en forma global, por zonas o por categorías de buques;

b) El retiro de los buques portadores de armas nucleares de determinados océanos o zonas marítimas, por ejemplo el Océano Indico y el Mar Mediterráneo;

c) La creación de zonas de paz o zonas libres de armas nucleares, constituidas primordialmente por zonas marítimas u oceánicas, por ejemplo el Océano Indico, el Mar Mediterráneo, el Mar Báltico, el Asia sudoriental y el Pacífico meridional;

d) La prohibición del tránsito y el transporte de armas nucleares a través de las zonas de paz o zonas libres de armas nucleares;

e) El retiro de los submarinos lanzamisiles en patrulla de combate en vastas zonas y el confinamiento de las zonas de patrulla a límites convenidos;

f) La restricción de las actividades navales mediante la creación de zonas marítimas en las que los derechos de los Estados no ribereños de cada zona quedarían restringidos;

g) La restricción y la reducción de nivel de la presencia militar y las actividades militares en regiones determinadas. Se ha sugerido, en tal sentido, la posibilidad de imponer limitaciones en muchas zonas, tales como el Océano Atlántico, el Océano Indico, el Océano Pacífico, el Mar Mediterráneo, el Golfo, y las zonas marítimas adyacentes a la Europa septentrional;

h) La prohibición de establecer bases navales extranjeras y la eliminación gradual de las ya existentes;

i) La imposición de limitaciones geográficas a los ejercicios y maniobras navales.

D. Medidas de fomento de la confianza

296. Desde hace mucho se ha argumentado que uno de los mejores métodos para alentar a los Estados a negociar medidas de desarme consiste en adoptar medidas para mejorar la fe y la confianza mutuas. En el Estudio amplio sobre las medidas de fomento de la confianza, de las Naciones Unidas, el Grupo de Expertos llegó a la conclusión de que: "el objetivo general de las medidas de fomento de la confianza era contribuir a reducir o, en algunas circunstancias, incluso a eliminar las causas de la desconfianza, el temor, las tensiones y hostilidades como factores de importancia en el aumento internacional de armamentos" 34/.

297. También desde hace mucho se ha reconocido que las medidas de fomento de la confianza no pueden reemplazar a las medidas específicas de desarme. Respaldan y apoyan las iniciativas de desarme y pueden crear una atmósfera conducente al progreso, pero no son un sustituto de las medidas reales de desarme.

298. Es posible convenir en la adopción de medidas de fomento de la confianza de muchas maneras. En el contexto naval pueden ser políticas o militares. Pueden ser mundiales, regionales o subregionales, y pueden negociarse en forma multilateral o bilateral, e incluso adoptarse como iniciativas unilaterales. Entre los tipos de medidas que en los últimos años se han sugerido como apropiadas para la carrera de armamentos navales están las siguientes, algunas quizá relacionadas íntimamente con las enumeradas en otros grupos:

a) La extensión de las medidas vigentes de fomento de la confianza a los mares y los océanos, especialmente a las regiones con las rutas marítimas más transitadas;

b) La celebración de acuerdos para no extender las actividades navales a regiones de tensión o de conflicto armado;

c) Como corolario de b), el retiro de las fuerzas navales extranjeras a determinada distancia de las regiones de tensión o de conflicto armado;

d) La celebración de acuerdos entre dos o más Estados extrarregionales sobre la renuncia recíproca a alguna o a todas las formas de emplazamiento, actividad o tránsito navales en una región particular;

e) Las restricciones del uso de bases navales extranjeras;

f) Las restricciones del uso de ciertos sistemas de armamentos;

g) El fomento de la fe y la confianza mutuas entre los Estados mediante actitudes más francas respecto de su poderío naval, sus actividades y sus intenciones; por ejemplo: la notificación previa o el intercambio de información sobre ejercicios o maniobras navales o movimientos importantes de fuerzas navales, incluso de fuerzas anfibias; la presencia de observadores durante los ejercicios y las maniobras; la notificación del pasaje de submarinos, en especial en regiones de alta tensión internacional;

h) La celebración de acuerdos internacionales para impedir incidentes entre fuerzas navales o en la alta mar, similares al existente entre los Estados Unidos y la Unión Soviética sobre la prevención de incidentes en la alta mar y sobre ella (1972);

i) La adopción de medidas relacionadas con la no proliferación de ciertas tecnologías de la guerra naval.

E. Verificación

299. Como se afirma en el Documento Final del décimo período extraordinario de sesiones de la Asamblea General, "en los acuerdos en materia de desarme y limitación de armas se deberían prever las medidas adecuadas de verificación que satisfagan a todas las partes interesadas a fin de crear la confianza necesaria y garantizar que todas las partes observen dichos acuerdos" (párr. 31). La verificación tiene aspectos políticos y técnicos importantes: políticos, porque los Estados suelen ser muy renuentes a permitir que se lleven a cabo verificaciones en su propio territorio nacional, ya que las actividades del caso pueden tener un inaceptable carácter de intrusión, técnicas, porque ciertas formas de verificación pueden llevarse a cabo con seguridad mediante medios técnicos nacionales, y porque esos medios pueden funcionar adecuadamente sin obligar a una inspección in situ.

300. La verificación de las medidas de desarme naval y las medidas conexas tiene ciertas características que pueden hacerla diferente de la verificación de medidas similares en tierra. En primer lugar, la verificación en el mar no posee un aspecto de intrusión o violación de territorio ni espacio aéreo territorial si se lleva a cabo en la alta mar y no involucra inspección in situ. En segundo lugar, los buques y aeronaves de las fuerzas navales son unidades finitas; su presencia y sus movimientos pueden, en ciertas circunstancias, determinarse con prontitud y precision°. En tercer lugar, la naturaleza internacional de los océanos - la libertad de los mares, en verdad - hace que la observación sea más practicable, siempre que se dispongan de los medios técnicos y materiales necesarios. En este respecto, sin embargo, deben resolverse importantes problemas relativos a cuestiones como la detección de los submarinos, y la determinación de qué embarcaciones llevan, o pueden llevar, armas nucleares. Por otra parte, algunas medidas de fomento de la confianza que dispongan la tranqueza y la transmisión de información podrían contribuir a que la verificación fuera más eficaz.

301. Según sea la cuestión que deba verificarse, son numerosas las posibilidades que se ofrecen para elegir cómo llevar a cabo la verificación y quién la hará. Los medios técnicos pueden incluir el empleo de dispositivos de detección emplazados en satélites, aeronaves, otras embarcaciones, o bajo el agua. Los grupos de

verificación podrían constituirse con personas de los Estados que participan en las medidas respectivas, representantes de organizaciones internacionales o regionales, o representantes de Estados neutrales o de otros Estados ubicados dentro o fuera de la región respectiva. Los métodos de verificación aplicables sin carácter de intrusión son casi ilimitados, siempre que los Estados den prueba de la voluntad política necesaria para considerar las medidas que es menester aplicar a fin de asegurar la confianza entre ellos en el cumplimiento de sus obligaciones.

F. Modernización del derecho de la guerra en el mar

302. La mayor parte de los tratados que reglamentan la guerra en el mar son muy antiguos: por ejemplo, la Declaración de París de 1856, que se refiere al transporte mercante en tiempo de guerra, y las Convenciones de La Haya de 1907 35/, que hoy son parcialmente obsoletas. El único documento relativamente moderno sobre la guerra en el mar es el Segundo Convenio de Ginebra de 1949 36/ para mejorar la suerte de los heridos, enfermos y náufragos de las fuerzas armadas en el mar. Sin embargo, la larga tradición y la existencia de viejos tratados en vigencia sugiere la conveniencia de considerar esta cuestión en cierto detalle.

303. La reciente revisión y las adiciones a las disposiciones del derecho humanitario internacional aplicables en caso de conflictos armados (los Protocolos Adicionales de 1977 a los Convenios de Ginebra de 1949 37/), no se ocupan completamente del derecho de la guerra en el mar. El Segundo Convenio de Ginebra no reglamenta la guerra como tal sino sólo la protección de las víctimas de la guerra naval. A la luz de los numerosos cambios y novedades que han ocurrido en la esfera naval, parece necesario modernizar el derecho internacional en la materia. La revisión y la actualización completas de las Convenciones pertinentes de La Haya y otros instrumentos anteriores probablemente no sea un propósito realista. Sin embargo, deberá ser posible escoger ciertas cuestiones urgentes y apremiantes de interés particular y considerar la adopción de protocolos breves y separados sobre dichas cuestiones. La concertación y aprobación de esos protocolos podría entrañar, en primer lugar, un desarrollo progresivo del derecho internacional en esta materia, y, en segundo lugar, cierto grado de protección para los civiles y los valores civiles que, de contar con la adhesión de las principales Potencias militares, podría tener considerables efectos de fomento de la confianza. Por ejemplo, los problemas de identificación y de comunicación en el mar podrían ser estudiados dentro del marco de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, la Organización Marítima Internacional y la Organización de Aviación Civil Internacional.

304. La siguiente es una lista de temas que se sugieren como materia de instrumentos internacionales:

a) Restricciones zonales. Con el objeto de reflejar las actuales circunstancias es necesario un mayor desarrollo del derecho internacional en relación con conceptos como "zonas de intercepción", "zonas de guerra", "zonas de bloqueo" o "zonas de exclusión total". Las Potencias marítimas han recurrido desde hace mucho a diversos conceptos de zonas en situaciones de crisis y en tiempo de guerra. Para aquellos Estados que no son parte en conflictos, esos actos pueden significar una restricción coercitiva del principio de la libertad de la alta mar. Debe tenerse debidamente en cuenta la necesidad de respetar la libertad de navegación y de mantener abiertas las vías internacionales de comunicación en

el mar, tanto en época de crisis y de guerra como en tiempo de paz. Podría estudiarse la posibilidad y la viabilidad de las restricciones geográficas y funcionales. Los buques mercantes y de pesca (a condición de que no se ocupen de servicios que no sean neutrales) deben estar siempre jurídicamente protegidos contra ataques armados, incluso si tienen que entrar en la zona a riesgo de incurrir en daños no intencionales o colaterales.

b) Armas de largo alcance. Los misiles y torpedos modernos de largo alcance plantean ciertos problemas para el cumplimiento del principio de la prohibición general del empleo de métodos y medios de guerra de efectos indiscriminados, que desde hace mucho ha sido un principio establecido del derecho humanitario internacional aplicable en caso de conflicto armado. Cuando las armas se disparan desde distancias tan grandes, puede ser difícil elegir e identificar los objetivos y se corre el riesgo de hacer blanco en unidades que protege el derecho internacional, como son los barcos hospitales y los buques mercantes neutrales. Con el objeto de impedir errores desastrosos en la guerra y proteger el transporte marino realizado con fines pacíficos será necesario adoptar nuevas medidas prácticas en el contexto del derecho de la guerra en el mar.

c) Minas marinas. La Convención de La Haya de 1907, relativa a la colocación de minas submarinas automáticas de contacto (Convención VIII), tiene hoy un valor limitado. La definición de minas empleada no permite incluir las novedades posteriores, es decir, las minas modernas que se basan en efectos magnéticos, acústicos o de presión, o en una combinación de los mismos. En la Convención VIII se prevén mecanismos de neutralización (art. 1) e información relativa a las regiones peligrosas (art. 3). Podría ser provechoso redactar un nuevo tratado, basado en los mismos conceptos, y exigir además el registro de la posición y el tipo de los campos de minas con el fin de proteger a quienes utilizan con fines pacíficos el medio marino.

d) Protección del medio marino. La Parte XII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se titula "Protección y preservación del medio marino". Dada su naturaleza, la Convención no contiene disposiciones explícitas en que se prevea la protección del medio marino contra las consecuencias de ataques armados. Como han dado prueba recientes acontecimientos ocurridos en el Golfo, la contaminación por petróleo debida a operaciones militares puede tener consecuencias imprevisibles y muy dañinas sobre el medio marino. De conformidad con el Protocolo Adicional de 1977 a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949, sobre la protección de las víctimas de conflictos armados internacionales (Protocolo I) "se prohíbe emplear métodos o medios de guerra que tengan por fin, o que se espere causen, daños extensos, a largo plazo y severos del medio natural" (art. 35). Si bien el Protocolo I se aplica específicamente a la guerra en la tierra y en el aire, se considera que esta regla general podría ampliarse convenientemente, mediante un protocolo específico, para que abarque a la guerra naval.

G. Relación con el derecho del mar

305. Algunos Estados han observado que la Convención sobre el Derecho del Mar y el Tratado sobre los fondos marinos no concuerdan en su totalidad. Puesto que la Tercera Conferencia de Examen del Tratado no se celebrará antes de 1988 ni después de 1990, podría ser apropiado que considerara esta cuestión, con el fin de decidir

si es necesario adoptar medidas y, en caso afirmativo, cuáles. También debería considerarse que las limitaciones de armamentos y los acuerdos de desarme pertinentes que se celebren en el futuro tendrán que estar en armonía con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

H. Foros adecuados de negociación

306. El Grupo de Expertos observa que en los últimos dos años varios Estados han presentado diversas sugerencias que se refieren al mejor modo de lograr progresos y a los foros donde tendrían que celebrarse los debates y las negociaciones. Entre esas ideas pueden mencionarse las siguientes:

a) Como primera medida, se podría considerar la celebración de conversaciones entre las principales Potencias navales, en particular los Estados que poseen armas nucleares, quizás con la participación de un representante del Secretario General. Más tarde podría convocarse una conferencia internacional, abierta a todos los Estados interesados;

b) Todas las grandes Potencias navales y otros Estados interesados deberían tomar parte en las negociaciones sobre la limitación de las actividades y los armamentos navales. En este contexto podría examinarse la posibilidad de realizar esas negociaciones en Ginebra, en el marco de la Conferencia de Desarme;

c) También podría ser posible celebrar negociaciones multilaterales por separado sobre este conjunto de cuestiones, aunque el hecho de celebrar negociaciones multilaterales sobre la limitación de las actividades y los armamentos navales no debe ser obstáculo para que esas cuestiones se examinen mediante negociaciones entre las Potencias nucleares;

d) Se podrían aprovechar todas las posibilidades de un enfoque regional de la limitación de las actividades y los armamentos navales, por ejemplo, debatiendo el tema en la Conferencia sobre Medidas de Fomento de la Confianza y la Seguridad y sobre el Desarme en Europa, en Estocolmo;

e) La posibilidad de celebrar negociaciones podría ser objeto de un análisis preliminar por la Comisión de Desarme de las Naciones Unidas por un período máximo de dos años, sobre la base de este estudio.

307. Las Naciones Unidas, de conformidad con la Carta, tienen una función central y una responsabilidad primordial en la esfera del desarme. Es pertinente observar que ciertos aspectos examinados en los párrafos precedentes ya se están discutiendo en otras partes en distintos contextos. En el cuadragésimo período de sesiones de la Asamblea General se tratarán dos iniciativas sobre la cuestión, en relación con dos distintos temas del programa. Parece razonable tratar de consolidar las dos iniciativas en un solo tema y, de ser posible, adoptar una decisión unica. Por otra parte, hay quien cree que los programas de la Conferencia de Desarme, y de la Comisión de Desarme están ya sobrecargados. En todo caso, es importante que se adopten medidas para resolver algunas de las cuestiones de la carrera de armamentos navales descritas en el presente informe. Esas medidas podrían tomarse a nivel mundial, regional o subregional, y ser multilaterales, bilaterales o incluso unilaterales.

CAPITULO VIII

RESUMEN Y CONCLUSIONES

308. Al llevar a cabo el estudio amplio encomendado por la Asamblea General en su resolución 38/188 G, el Grupo de Expertos ha tenido que abarcar un extenso campo. En esencia, el presente informe presenta un cuadro panorámico de un tema muy amplio y complejo del cual pueden deducirse varias conclusiones significativas de carácter general.

309. Conviene recordar que un 71% de la superficie de la tierra está cubierta por mares y que más de las dos terceras partes de la población del mundo vive a menos de 300 kilómetros de alguna costa marina. No puede exagerarse la importancia que tienen para el género humano el mar, sus usos y recursos. Una proporción importante del comercio internacional mundial se realiza por mar; la pesca proporciona una fuente vital de proteína para muchos cientos de millones de personas; una parte cada vez mayor del suministro de energía del mundo se obtiene de zonas marinas; y a medida que evolucione y se amplíe la tecnología, también se perfeccionarán y ampliarán los medios para aprovechar mejor aún los recursos minerales de los fondos marinos y de los propios mares. Los océanos del mundo ya han desempeñado un papel importante en la exploración y el desarrollo de la humanidad, y cabe prever que el papel que desempeñarán en el futuro revestirá aun mayor importancia.

310. El valor concreto del mar para cada Estado varía mucho de un país a otro según su situación geográfica, su nivel de desarrollo, sus perspectivas marítimas, su dependencia o independencia económica y muchos otros factores. Algunos Estados atribuyen mucha importancia a sus vías marítimas de comunicación y a sus industrias marinas, y en consecuencia harán todo lo posible para protegerlas políticamente y, en caso necesario, militarmente. Para otros, los mares representan a menudo una estimulante oportunidad para el cumplimiento de algunas de sus aspiraciones básicas de adelanto económico. Para muchos, los mares también pueden representar una fuente potencial de amenaza a su seguridad nacional y a su integridad territorial.

311. En esta perspectiva, el advenimiento de la Convención sobre el Derecho del Mar ha introducido una serie de elementos nuevos importantes e interconectados. Grandes superficies antes consideradas como alta mar pasarán ahora a depender del régimen jurídico particular de la zona económica exclusiva donde los Estados ribereños gozarán de plenos derechos económicos, al mismo tiempo que se reconocen importantes libertades de la alta mar. Los siguientes son todos factores nuevos: la disposición por la cual los Estados ribereños pueden extender su mar territorial hasta una anchura de 12 millas; el concepto de "paso en tránsito"; la introducción del concepto de "aguas archipelágicas"; la definición de "plataforma continental"; y las disposiciones de la Convención relativas a la explotación de los fondos marinos y oceánicos y de su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional. Aunque algunos de estos aspectos aún no han sido aceptados por todos los Estados, no cabe duda de que la aplicación de la Convención sobre el Derecho del Mar tendrá efectos de gran alcance para la gestión internacional de los asuntos marítimos.

312. Además de estos factores, y de especial pertinencia para el presente estudio, está el uso de los mares por las armadas de los distintos países. La mayoría de los Estados poseen fuerzas navales, aunque de poderío muy diverso. La existencia de esas fuerzas en ejercicio de derechos soberanos es legítima y el Grupo así lo reconoce; sin embargo, hay algunos conflictos de intereses entre las actividades navales y los usos del mar para fines no militares, así como los hay entre los peligros latentes para la seguridad y la libertad de navegación. En las actividades navales deben tenerse en cuenta, entre otras cosas, los intereses legítimos de los Estados ribereños y es importante que esas actividades sean compatibles con las disposiciones de la Convención sobre el Derecho del Mar.

313. La presencia y las actividades navales no son nuevas, pero en los últimos años se han producido varios avances tecnológicos fundamentales que han repercutido considerablemente en la situación marítima internacional. El más importante de estos cambios, desde el punto de vista técnico, ha sido el aprovechamiento de la energía nuclear. En sus aplicaciones para la propulsión de buques, en particular submarinos, y para ojivas nucleares, ha multiplicado la capacidad de los buques de guerra y de las armas que portan. Un ejemplo concreto de éstas son los misiles balísticos intercontinentales nucleares emplazados a bordo de los submarinos nucleares de cinco Estados. Como ya se ha indicado en el presente informe, un 40% del potencial total combinado de misiles estratégicos de los Estados Unidos y la Unión Soviética están emplazados en buques. Teniendo en cuenta además las ojivas nucleares estratégicas distribuidas entre las armadas de los tres otros Estados que poseen armas nucleares, puede afirmarse que una proporción considerable de la capacidad nuclear estratégica del mundo se encuentra en el mar, la mayor parte, con mucho, a bordo de los submarinos nucleares lanzamisiles balísticos de los Estados Unidos y la Unión Soviética.

314. El peligro que representan estas armas para la seguridad internacional, y el continuo perfeccionamiento de los submarinos nucleares lanzamisiles balísticos con mejores sistemas de dirección y mayor precisión, hacen aún más urgente la necesidad de que se celebren negociaciones bilaterales y multilaterales que den por resultado medidas eficaces de desarme nuclear.

315. Además de las fuerzas nucleares estratégicas, hay una gran cantidad de armas nucleares tácticas en el mar. Este hecho, unido al plazo de alerta cada vez menor con que debe reaccionar el blanco probable, imparte un carácter particularmente peligroso a la carrera de armamentos en el mar. Mientras que los misiles estratégicos son transportados por submarinos de diseño y propósito particulares pueden llevarse armas nucleares a bordo de una amplia variedad de buques, submarinos, aeronaves o helicópteros de las armadas de los cinco Estados poseedores de armas nucleares. Además, en el futuro próximo la situación se tornará más compleja con la puesta en servicio de misiles de crucero que pueden ser lanzados desde el mar, y son versátiles, de costo relativamente bajo y de gran precisión. Esos misiles, preparados para llevar ojivas convencionales o nucleares destinadas a atacar objetivos navales o costeros, complicarán enormemente las dificultades de verificación y, por lo tanto, también las dificultades de negociar medidas de desarme eficaces.

316. La proliferación de armas nucleares en el mar, en particular el aspecto de la dispersión geográfica de esas armas, dará lugar a una preocupación cada vez más grande, en particular por parte de muchos Estados no poseedores de armas nucleares que, en su calidad de partes en el Tratado sobre la no proliferación de las armas nucleares, o de otra forma, han declarado su intención de no adquirir o producir armas nucleares ellos mismos, y que, no obstante, observan que con esa política no se ha logrado poner coto a los círculos cada vez más amplios de emplazamiento de armas nucleares.

317. Los rápidos progresos e innovaciones en materia tecnológica, en particular en misiles y en electrónica, han realzado enormemente la capacidad bélica de las armadas, como se expone con cierto detalle en el capítulo III. Las fuerzas navales de los Estados Unidos y de la Unión Soviética a este respecto son mucho más poderosas que las de los demás Estados y tienen la capacidad, que no poseen las otras, de poder sostener operaciones prolongadas en todos los océanos del mundo. Sin embargo, al mismo tiempo, hay muchas asimetrías entre esas dos armadas y entre las fuerzas navales de sus aliados, que restan sentido a cualquier intento de hacer comparaciones directas. Estas asimetrías incluyen diferentes conceptos del poderío marítimo, diferentes factores geográficos, diferentes funciones en tiempo de paz y en tiempo de guerra, diferentes composiciones en cuanto al tipo de buques y aeronaves que integran las respectivas flotas, y desde luego diferentes políticas respecto de la seguridad nacional según las cuales cada armada desempeña sus funciones. En cierta medida estas asimetrías también se observan en algunas de las armadas costeras que, gracias a los adelantos tecnológicos, están en vías de adquirir la capacidad, pequeña pero potente, de realizar operaciones navales cerca de sus propias costas.

318. Al cumplir su mandato de prestar asistencia al Secretario General para llevar a cabo un estudio amplio, el Grupo de Expertos ha procurado presentar un cuadro actual de las fuerzas navales y sus actividades en el marco de la situación marítima en general. Las fuerzas navales tienen un papel legítimo que desempeñar en el ejercicio por los Estados del derecho inmanente de legítima defensa individual o colectiva. Sin embargo, en las circunstancias geopolíticas existentes desde 1945, el desarrollo de la capacidad naval para desempeñar esas funciones se ha transformado en una acumulación competitiva y un perfeccionamiento cualitativo de armas con un impulso propio: este es el aspecto, descrito anteriormente en el presente informe, que constituye la carrera de armamentos navales. A su vez, ésta forma parte de la carrera de armamentos general, descrita por la Asamblea General en el Documento Final del décimo período extraordinario de sesiones, celebrado en 1978, que consume estérilmente una proporción tan grande de los recursos humanos, financieros y materiales del mundo.

319. El poderío naval, que para algunos es una garantía indispensable de la protección de intereses vitales - económicos, políticos o de seguridad -, suele ser para otros fuente de amenaza a la seguridad internacional o un posible medio de intervención o injerencia en los asuntos internos de los Estados. Esta última manera de ver corresponde en particular a los Estados que carecen de poderosas fuerzas navales propias. En este contexto, como se ha expuesto en el capítulo VI, determinadas actividades navales se consideran opuestas al mantenimiento de la seguridad internacional e incompatibles con los derechos de quienes tienen interés en el uso pacífico del mar y el aprovechamiento y la explotación pacíficos de sus recursos.

320. En el contexto de las actividades navales, el régimen de seguridad en el mar se basa en tres pilares del derecho internacional: las restricciones generales al uso de la fuerza, el derecho del mar consuetudinario y los tratados de control de armamentos y de desarme convenidos entre los Estados. La puesta en vigor de la Convención sobre el Derecho del Mar fortalecerá aún más esta estructura. Para darle más respaldo, deberán fortalecerse las normas sobre la no utilización de la fuerza, deberán mantenerse cuidadosamente las restricciones existentes en materia de armamentos y negociarse nuevas medidas, y deberá alentarse la pronta entrada en vigor y la plena aplicación de la Convención sobre el Derecho del Mar.

321. Al llegar a su fin del presente siglo, se hará cada vez más evidente la necesidad de contar con políticas internacionalmente aceptadas de gestión de los océanos que sean mejores y más eficaces. El aumento de las responsabilidades nacionales que traerá consigo la puesta en vigor de la Convención sobre el Derecho del Mar no deberá de ninguna manera tomarse de pretexto para justificar la expansión y utilización del poder naval. Sin embargo, en el marco de una mayor seguridad internacional, mucho es lo que podrían contribuir los buques y aeronaves de las fuerzas navales para coadyuvar en los usos pacíficos del mar para beneficio de la humanidad. Asimismo, los Estados marítimos con experiencia podrían ayudar mucho en la promoción de esos esfuerzos.

322. Así pues, hay dos objetivos básicos para la acción. El primero es el logro, mediante negociaciones, de a) medidas eficaces de desarme nuclear en el mar a fin de detener e invertir la carrera de armamentos nucleares hasta que se haya conseguido la total eliminación de las armas nucleares y de su sistema de vectores, y b) medidas para lograr la seguridad y la estabilidad a niveles considerablemente menores de armas navales y fuerzas armadas convencionales. Este objetivo encuadra dentro del objetivo final de los esfuerzos de los Estados en el marco del proceso de desarme de llegar al desarme general y completo bajo un control internacional estricto y eficaz. De ahí se sigue que las medidas de limitación y reducción de las armas navales - tanto nucleares como convencionales - deben considerarse en el contexto general de detener e invertir la carrera de armamentos en general, aunque ello no debe ser excusa para no abordar la resolución de problemas concretos del desarme naval, o la concertación de medidas de fomento de la confianza en el medio naval o la negociación de medidas mutuamente aceptables para limitar las transferencias de determinadas armas navales o de tecnología particular. En estos contextos, por ejemplo, debe considerarse lo siguiente: la multilateralización del Acuerdo existente entre los Estados Unidos y la Unión Soviética sobre la prevención de incidentes en la alta mar y sobre ella; la prosecución de buena fe de negociaciones relativas a nuevas medidas para la prevención de la carrera de armamentos en los fondos marinos de conformidad con el artículo V del Tratado sobre los fondos marinos; el pleno cumplimiento del régimen de zona libre de armas nucleares del Tratado Antártico en los mares comprendidos en su zona de aplicación (al sur de los 60° grados de latitud Sur), y la modernización de las leyes sobre la guerra en el mar.

323. En el capítulo VII del presente informe se recogen muchas medidas sugeridas en diveras publicaciones, documentos y declaraciones gubernamentales recientes. El Grupo recomienda que se les preste cuidadosa atención con miras a debatirlas y negociarlas según proceda. Sin embargo, habida cuenta de que su aceptabilidad y prioridad variarán probablemente según los criterios políticos, el Grupo prefiere no opinar y se limita a instar a que se dé prioridad a las propuestas que entrañan medidas de desarme y de limitación de las armas nucleares.

324. El segundo objetivo debe ser la investigación de posibles maneras en que la organización, la capacidad y la experiencia en materia naval puedan aportar contribuciones positivas al establecimiento de políticas marinas mejores y más eficaces para la utilización pacífica de los mares del mundo en los años por venir, de modo que las generaciones futuras puedan utilizar de la mejor manera los recursos del mar en beneficio de toda la humanidad. En el sentido de que la seguridad no es un concepto estrecho limitado únicamente a la situación militar, sino que tiene un significado más amplio que abarca el desarrollo económico y social, es mucho lo que podría lograrse mediante el mejoramiento de las políticas de ordenación de los océanos, lo cual a su vez, contribuiría a promover el adelanto social y mejores niveles de vida con más libertad.

325. Se ha dicho que sin desarrollo no habrá paz, y que sin paz no habrá desarrollo. Por lo tanto, la seguridad en el medio marino no es únicamente de carácter militar, sino que incluye otras facetas tales como la seguridad en materia de alimentos, de recursos, de empleo y de ordenación de los océanos. Tiene importantes consecuencias legales, políticas, militares, institucionales y prácticas. Como se ha indicado en párrafos anteriores, ya se están celebrando conversaciones y se está cooperando en el plano internacional en varias esferas técnicas importantes, mediante esfuerzos tales como la labor de la OMI y el establecimiento de una Estrategia para la ordenación y el desarrollo de la pesca por conducto de la FAO. También hay algunas iniciativas regionales notables, como la reciente Conferencia sobre cooperación económica, científica y técnica en el Océano Indico, celebrada en Colombo, del 15 al 20 de julio de 1985 y la Conferencia de la OUA para la seguridad y la cooperación en Africa de conformidad con el Plan de Acción de Lagos, celebrada en Addis Abeba, del 18 al 20 de julio de 1983. Sin embargo, se ha opinado en el Grupo de Expertos que sería muy conveniente celebrar, oportunamente, una conferencia mundial sobre el tema "seguridad en el medio marino" como medio para conciliar estas cuestiones complejas y disímiles y determinar qué nuevas medidas podría adoptar la comunidad internacional.

326. Teniendo presentes estos dos objetivos, el Grupo ha abordado en el presente estudio una amplia gama de temas delicados, complicados y con frecuencia interrelacionados. Muchas cuestiones merecen mayor atención en los foros apropiados dentro y fuera de las Naciones Unidas, a nivel mundial y, en su caso, regional y subregional. El Grupo espera que las consideraciones expresadas en el presente informe sirvan de ayuda en esas deliberaciones.

Notas

Nota general:

a) Con algunas excepciones, se ha utilizado el sistema métrico para indicar distancias y otras medidas. El término "milla" se ha utilizado sólo en el sentido de milla marina.

b) La cita de datos en el estudio no implica necesariamente que todos los miembros del Grupo los respalden.

*

* *

1/ El derecho del mar: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, con un índice temático y el Acta Final de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.83.V.5).

2/ El Documento Final está contenido en la resolución S-10/2. El texto completo de la resolución puede verse en Anuario de las Naciones Unidas sobre Desarme, vol. 3:1978, apéndice I (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.79.IX.3). El texto se ha publicado también en forma de folleto (DPI/679).

3/ En varias publicaciones pueden encontrarse detalles sobre las medidas de control de armamentos navales. Una fuente útil para los textos y las partes de muchos acuerdos sobre control de armamentos es Jozef Goldblat (Instituto Internacional de Estocolmo para la Investigación de la Paz) Agreements for Arms Control: A Critical Survey, (Londres, Taylor and Francis, 1982). Véase también T.N. Dupuy y S.M. Hammerman, A Documentary History of Arms Control and Disarmament (Nueva York, Bowker, 1983).

4/ Por ejemplo, en el artículo II de la Convención de Montreux se establece que las Potencias ribereñas del Mar Negro pueden hacer pasar por los estrechos sus navíos de línea de más de 15.000 toneladas. Los navíos de línea se definen en el anexo II de la Convención como buques de guerra de superficie, distintos de los portaaviones, a) cuyo desplazamiento sea superior a 10.000 toneladas (10.160 toneladas métricas) o que porten un cañón de calibre superior a 203 milímetros (8 pulgadas), o bien b) cuyo desplazamiento sea superior a 8.000 toneladas (8.128 toneladas métricas) y que porten un cañón de calibre superior a 203 milímetros (8 pulgadas).

5/ The Economist, 23 de junio de 1984.

6/ Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, Estudio de la situación de los recursos pesqueros mundiales, (Roma, marzo de 1985), cuadro 1.

Notas (continuación)

7/ The Times Atlas of the Oceans (Nueva York, Van Nostrand Reinhold, 1983), págs. 102 a 104.

8/ "Report by Shell Briefing Service of the Royal Dutch Group", en International Petroleum Encyclopedia, 1984.

9/ Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo "El transporte marítimo en 1983" (TD/B/C.4/266), pág. 2.

10/ Ibid., pág. 6.

11/ A.T. Mahan, The Influence of Seapower upon History 1660-1783 (Londres, Methuen, 1965), cap. 1. Publicado por primera vez en 1890.

12/ El cálculo de los gastos militares mundiales es necesariamente impreciso debido a variables tales como las diferencias de tipos de cambio, el carácter secreto de la información, los problemas de decidir cómo calcular las diferencias en el sistema y la determinación de costos de la producción militar y las dificultades para calcular las modificaciones de precios en los sectores civil y militar de la economía. Una referencia útil puede ser SIPRI Yearbook, 1985, pág. 223, que da una cifra aproximada de 800.000 a 820.000 millones de dólares para el año 1984, expresada en dólares de 1984.

13/ S.G. Gorshkov, Morskaya mosch gosudarstava (Moscú, Voennoe Izdatel'stvo Ministerstva Oborony SSR, 1976). Existe una traducción inglesa publicada con el título The Sea Power of the State (Oxford, Pergamon Press, 1979).

14/ Estudio sobre el desarme convencional (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.85.IX.1), párrs. 71 a 77.

15/ Salvo para la nota 16, las fuentes de la información dada en los párrs. 102 a 104 son:

Organización de los Jefes de Estado Mayor Conjunto, United States Military Posture for FY 1986 (Washington, D.C.).

The Military Balance 1984-1985 (Londres, The International Institute for Strategic Studies).

Jane's Fighting Ships 1984-1985 (Londres, Jane's Publishing Company).

Soviet Military Power (Washington, D.C., Departamento de Defensa de los Estados Unidos, 1985). Esta es la fuente de los números de misiles balísticos intercontinentales y emplazados en submarinos de los Estados Unidos y la Unión Soviética que se dan en el párr. 104. Los datos de origen soviético sobre misiles balísticos emplazados en submarinos contienen cifras ligeramente superiores.

Notas (continuación)

16/ W.M. Arkin y otros, "Nuclearization of the Oceans", documento de antecedentes preparado para el Simposio sobre la desnuclearización de los océanos, celebrado en Norrtalje (Suecia) del 11 al 14 de mayo de 1984.

17/ Ibid.

18/ Pueden encontrarse estadísticas sobre las fuerzas navales convencionales en diversas publicaciones gubernamentales y no gubernamentales, pero no existe una única fuente autorizada. Como la finalidad es ilustrativa, y a fin de dar una visión general de la situación, se ha utilizado una sola fuente - Jane's Fighting Ships 1984-1985 - para los datos incluidos en los párrs. 109 a 132, salvo cuando se indica otra cosa.

19/ Armin Wetterhahn, "Soviet CTOL carrier under construction", International Defense Review, No. 10 (1984) y US News and World Report, 20 de agosto de 1984. Hay que señalar que la Unión Soviética no utiliza el término "portaaviones".

20/ Gerald Green, "C^3I: the invisible hardware", Seapower, abril de 1983.

21/ Organización de los Jefes de Estado Mayor Conjunto, United States Military Posture for FY 1985, págs. 58 y 59.

22/ El Nautilus, de la armada de los Estados Unidos, viajó del Océano Pacífico al Océano Atlántico en julio y agosto de 1958, pasando sumergido por el Polo Norte el 3 de agosto.

23/ US News and World Report, 5 de marzo de 1984.

24/ Christopher Mayer, "Piracy today", Lloyd's Nautical Year Book 1985 (Lloyd's of London Press, 1984).

25/ Los textos de los tratados multilaterales mencionados en los párrs. 229 a 240 pueden verse en Situación de los acuerdos multilaterales de regulación de armamentos y de desarme, segunda edición (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.83.IX.5).

26/ Véase Cmnd. 6198 (Londres, H.M. Stationery, 1975).

27/ Los textos de los acuerdos bilaterales mencionados en los párrs. 242 a 245 pueden verse en Goldblat, op. cit.

28/ La primera resolución de la Asamblea General sobre el tema de Africa como zona desnuclearizada fue la resolución 1652 (XVI), de 24 de noviembre de 1961. Otras resoluciones posteriores han sido las siguientes: 2033 (XX), de 3 de diciembre de 1965, 32/81, de 12 de diciembre de 1977, 33/63, de 14 de diciembre de 1978, 34/76 A, de 11 de diciembre de 1979, 35/146 B, de 12 de diciembre de 1980, 36/86 B, de 9 de diciembre de 1981, 37/74 A, de 9 de diciembre de 1982, 38/181 A, de 20 de diciembre de 1983 y 39/61, de 12 de diciembre de 1984.

Notas (continuación)

29/ Además de la resolución 2832 (XXVI), de 16 de diciembre de 1971, y de la resolución 2992 (XXVII), de 15 de diciembre de 1972, se han aprobado también las siguientes: 3080 (XXVIII), de 6 de diciembre de 1973, 3259 A (XXIX), de 9 de diciembre de 1974, 3468 (XXX), de 11 de diciembre de 1975, 31/88, de 14 de diciembre de 1976, 32/86, de 12 de diciembre de 1977, S-10/2, de 30 de junio de 1978, 33/68, de 14 de diciembre de 1978, 34/80 A y B, de 11 de diciembre de 1979, 35/150, de 12 de diciembre de 1980, 36/90, de 9 de diciembre de 1981, 37/96, de 13 de diciembre de 1982, 38/185, de 20 de diciembre de 1983 y 39/149, de 17 de diciembre de 1984.

30/ Véanse, por ejemplo, las resoluciones 36/102, de 9 de diciembre de 1981, 37/118, de 16 de diciembre de 1982, 38/189, de 20 de diciembre de 1983 y 39/153, de 17 de diciembre de 1984.

31/ Arkin y otros, op. cit.

32/ Geoffrey Till y otros, Maritime Strategy in the Nuclear Age, segunda edición (Nueva York, St. Martin's Press, 1984), pág. 203.

33/ Véase la nota 14.

34/ Estudio amplio sobre las medidas de fomento de la confianza (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.82.IX.3), párr. 160.

35/ Goldblat, op. cit., págs. 122 a 131.

36/ Naciones Unidas, Treaty Series, vol. 75, No. 971.

37/ Goldblat, op. cit., págs. 239 a 252.

ANEXO I

Ejemplos de medidas de limitación de armamentos navales y cuestiones conexas hasta 1945

Tratados de desmilitarización

1817 Tratado Rush-Bagot entre los Estados Unidos de América y Gran Bretaña (Canadá). Limitación de armamentos en la región de los Grandes Lagos.

1856 Tratado de Paz de París. Desmilitarización de las costas del Mar Negro y no fortificación de las Islas de Aaland.

1863 Tratado de Londres. "Neutralización" de las Islas Jónicas (Corfu, Paxos, Levkas, Itaca, Cefalonia y Zante).

1878 Tratado de Berlín. No fortificación y "desnavalización" del Danubio inferior (se prohibía a los buques de guerra navegar aguas abajo del paso de Puertas de Hierro); cierre de las aguas territoriales de Montenegro a "los buques de guerra de todas las naciones".

1881 Tratado de Buenos Aires entre la Argentina y Chile. Desmilitarización del Estrecho de Magallanes.

1905 Tratado de Portsmouth. No fortificación de Sajalin e islas adyacentes.

1920 Tratado de París sobre Spitzberg (Svalbard). Noruega se comprometió a no establecer bases navales ni otras fortificaciones en las islas.

1920 Tratado de Paz de Dorpat. Desmilitarización de las aguas territoriales finlandesas en el Golfo de Finlandia, el Lago Ladoga y el Océano Artico.

1921 Convención sobre las Islas de Aaland. Ratificación y ampliación de la desmilitarización establecida por el Tratado de París de 1856.

1923 Tratado de Paz de Lausana, por el que se establecieron dos proyectos de desmilitarización naval:

a) Zonas desmilitarizadas a lo largo de las costas de los estrechos de los Dardanelos y el Bósforo. Islas desmilitarizadas en el Mar de Mármara;

b) Desmilitarización de dos grupos de islas en el Mar Egeo, uno al oeste de los Dardanelos (Samotracia, Imbros, Lemnos, Tenedos y las Islas de los Conejos) y el otro en las proximadades del Golfo de Esmirna (Mitilene, Kios, Samos y Nikaria).

1936 Convención de Montreux sobre los estrechos turcos. Rescisión de la desmilitarización de las costas de los estrechos establecida en el Tratado de Lausana. Nuevas disposiciones acerca del paso de los buques de guerra en tiempo de paz y en tiempo de guerra.

Otras medidas de control de armamentos

1856 Declaración de París relativa al derecho marítimo. Se estableció un acuerdo sobre la no incautación de la carga del enemigo en buques neutrales y de carga neutral en buques enemigos con excepción del contrabando de guerra. Para tener fuerza obligatoria, los bloqueos debían ser efectivos.

1902 Pactos de Mayo. Limitación de armamentos navales de la Argentina y Chile.

1907 Convenciones de La Haya:

No. VI Régimen que debe observarse con los buques mercantes al empezar las hostilidades;

No. VII Transformación de buques mercantes en buques de guerra;

No. VIII Colocación de minas submarinas automáticas de contacto;

No. IX Bombardeo por fuerzas navales en tiempos de guerra;

No. X Adaptación de los principios de la Convención de Ginebra de 22 de agosto de 1864 sobre los heridos, los enfermos y los náufragos en tiempos de guerra;

No. XI Ciertas restricciones en el ejercicio del derecho de captura en la guerra marítima;

No. XII Establecimiento de una Corte internacional de presas (nunca entró en vigor);

No. XIII Derechos y deberes de las Potencias neutrales en caso de guerra marítima;

1909 Declaración de Londres relativa al derecho de la guerra marítima; normas sobre bloqueo, contrabando y presas (nunca entró en vigor).

1922 Convenciones de Washington sobre:

a) Restricciones cuantitativas y numéricas concernientes a los buques de guerra;

b) Utilización de submarinos y gases tóxicos en contiendas armadas (nunca entró en vigor).

1930 Tratado de Londres sobre:

a) Otras restricciones (cuantitativas y cualitativas) a los buques de guerra;

b) Ratificación de las restricciones de 1922 respecto de la utilización de submarinos,

1936 Protocolo de Londres sobre la utilización de submarinos en tiempo de guerra (nunca se aplicó totalmente).

Medidas de fomento de la confianza

1902 Pactos de Mayo. Notificación entre la Argentina y Chile sobre nuevas construcciones navales.

1922 Tratado Naval de Washington. Notificación de construcciones de reposición.

1930 Protocolo Naval Grecoturco. Intercambio de información sobre modificaciones previstas en las fuerzas navales.

1931 Protocolo Naval Turcosoviético. Intercambio de información sobre modificaciones previstas en las fuerzas navales.

1936 Convención de Montreux. Notificación a Turquía sobre el paso de buques de guerra a través de los estrechos turcos.

ANEXO II

Tipos de armas nucleares tácticas de uso marítimo

Tipo	Descripción	Emplazamiento
Carga de profundidad tipo cohete antisubmarino	Cohete no dirigido, de corto alcance (menos de 15 km) lanzado desde buques, con carga de profundidad nuclear que, al caer al mar, se hunde hunde hasta una profundidad predeterminada antes de explotar	Se puede emplazar en cruceros, destructores y fragatas
Carga de profundidad tipo cohete lanzada desde submarinos	Variante del tipo a), lanzado desde submarinos, con sistema de dirección por inercia y un alcance aproximado de 50 km	Se puede emplazar en submarinos de ataque
Misil de superficie a superficie y de superficie a aire	De autodirección por haz radárico, lanzado desde buques, 30 km de alcance	Se puede emplazar en portaaviones, cruceros y destructores; blancos principales: aeronaves y objetivos de tierra costeros; limitada capacidad antibuques
Misil de superficie a superficie y de superficie a aire	Proyectil táctico de mediano alcance (100 km), de doble capacidad (ojiva nuclear o convencional), lanzado desde buques, de autodirección semiactiva por señales electrónicas de radar	Se puede emplazar en cruceros y destructores con los sistemas correspondientes de control de tiro; blancos principales: aeronaves, misiles de crucero nucleares antibuques, buques de superficie
Proyectil de crucero lanzado desde el mar	Lanzado desde buques o submarinos, de doble capacidad, de largo alcance, subsónico, de alta precisión (a 100 m con un radio de acción de hasta 2.500 km)	Se puede emplazar en acorazados, algunos cruceros, destructores y submarinos; uso principal contra blancos situados en tierra pero también contra buques
Carga de profundidad nuclear de función múltiple y bomba nuclear	De caída libre, detonación aérea, de superficie, o submarina	Se pueden emplazar en una gran variedad de aeronaves, incluidos helicópteros y aeronaves para patrullas marítimas; blancos principales: submarinos u objetivos situados en tierra

/...

ANEXO III

Mapas

1. Pesquerías del mundo.

2. Principales rutas comerciales.

3. Proximidad de los continentes respecto del Polo Norte.

4. Algunos de los principales estrechos, pasos y canales utilizados para la navegación.

5. Línea de las 200 millas.

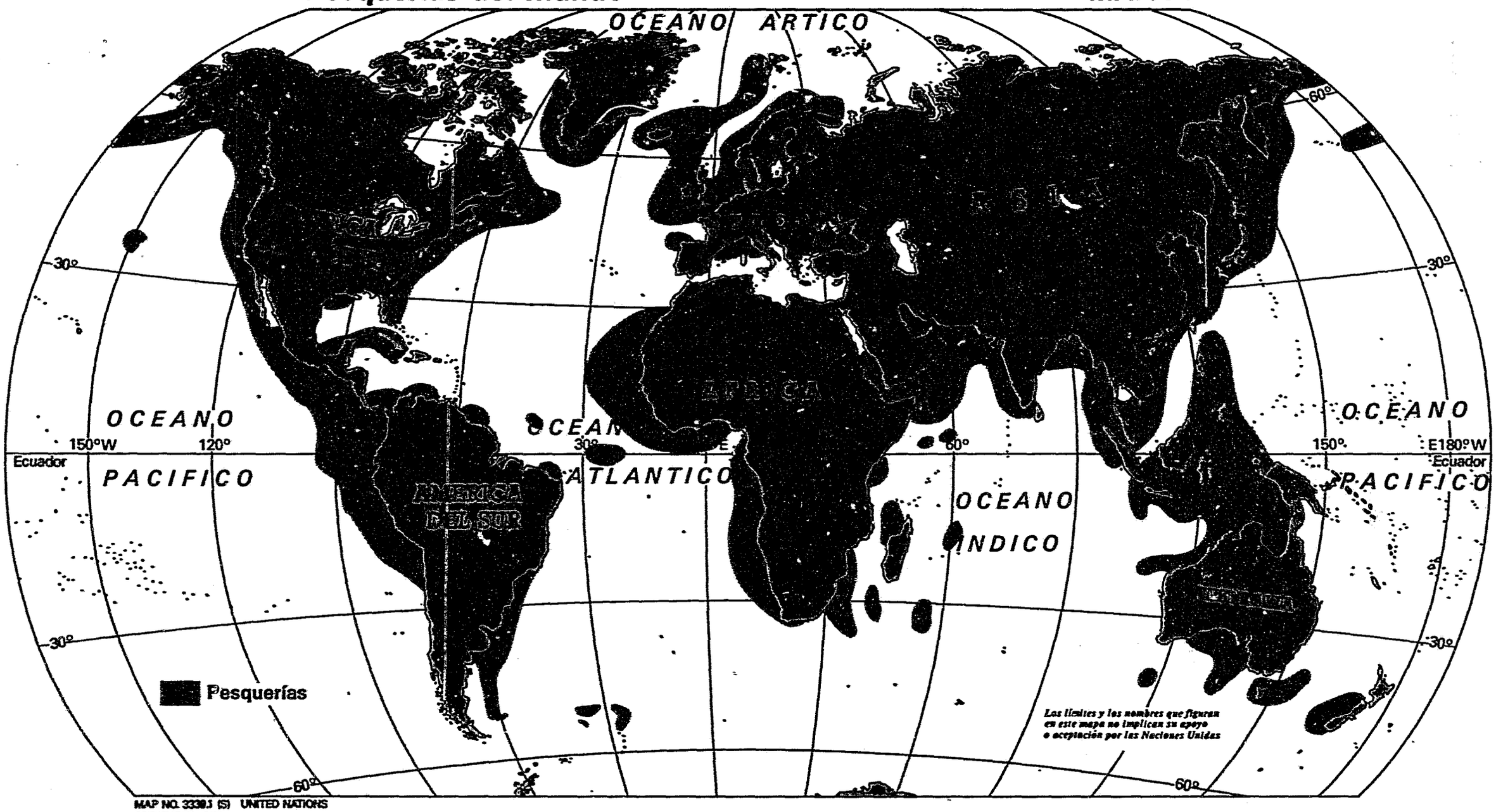
6. Proximidad de los continentes respecto de la Antártida.

7. Zona de aplicación del Tratado de Tlatelolco.

Nota: El Grupo había deseado adjuntar mapas con información militar pero no pudo disponer de ninguno que fuese adecuado para su publicación en un documento de las Naciones Unidas.

Pesquerías del mundo

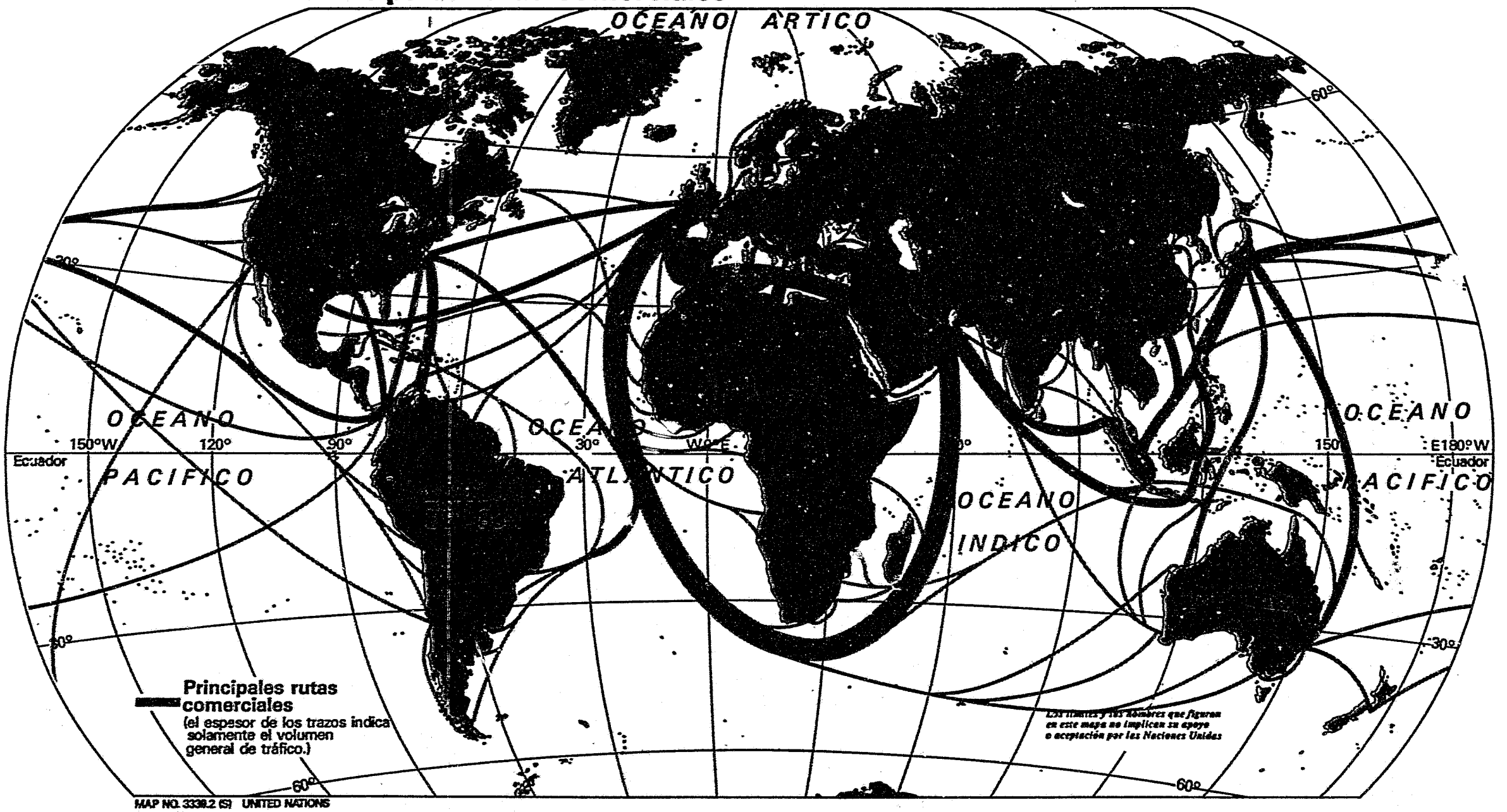
MAPA 1



MAP NO. 3338J (S) UNITED NATIONS
SEPTEMBER 1985

Principales rutas comerciales

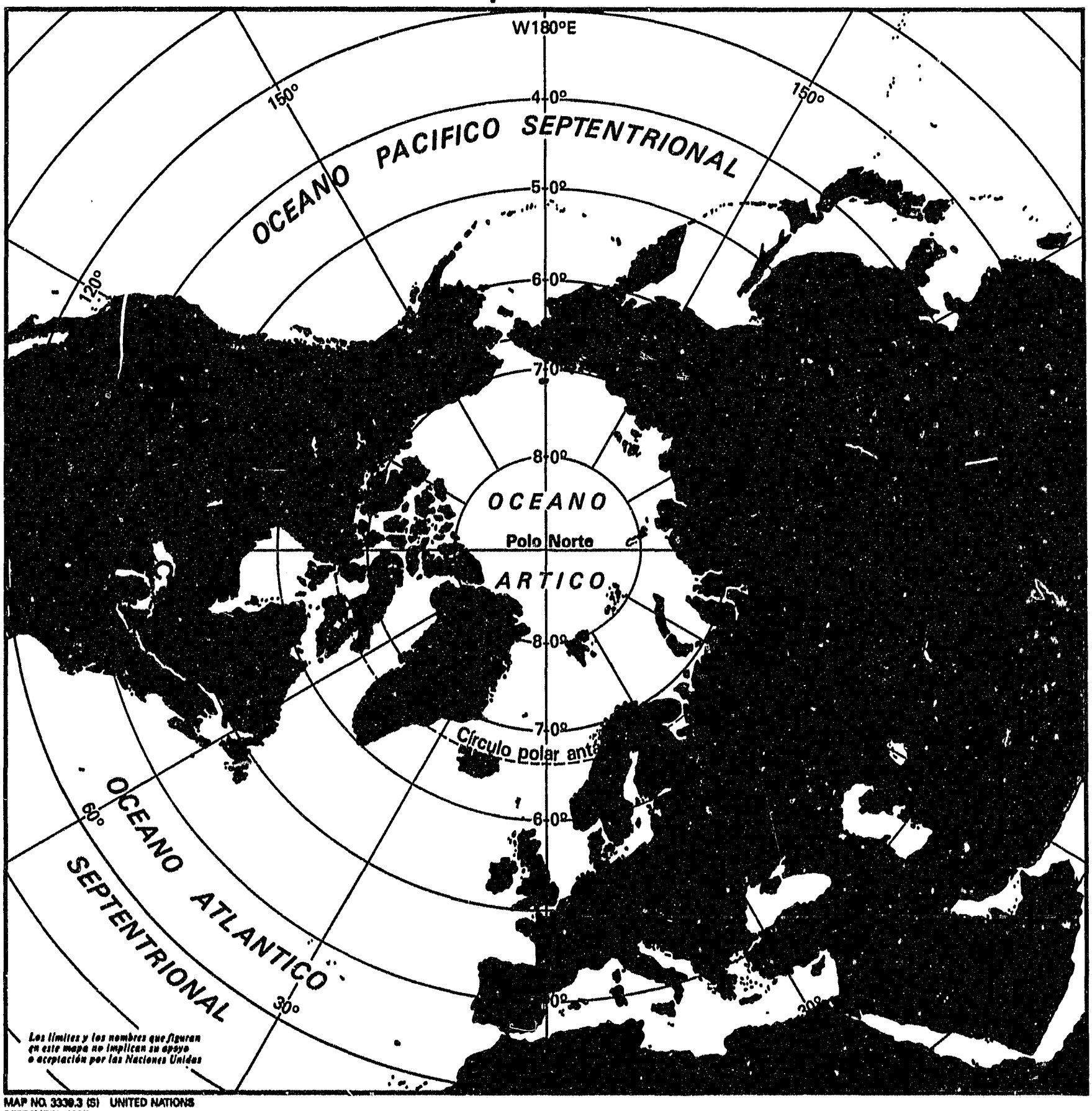
MAPA 2



MAP NO. 3338.2 (S) UNITED NATIONS
SEPTEMBER 1965

Proximidad de los continentes respecto del Polo Norte

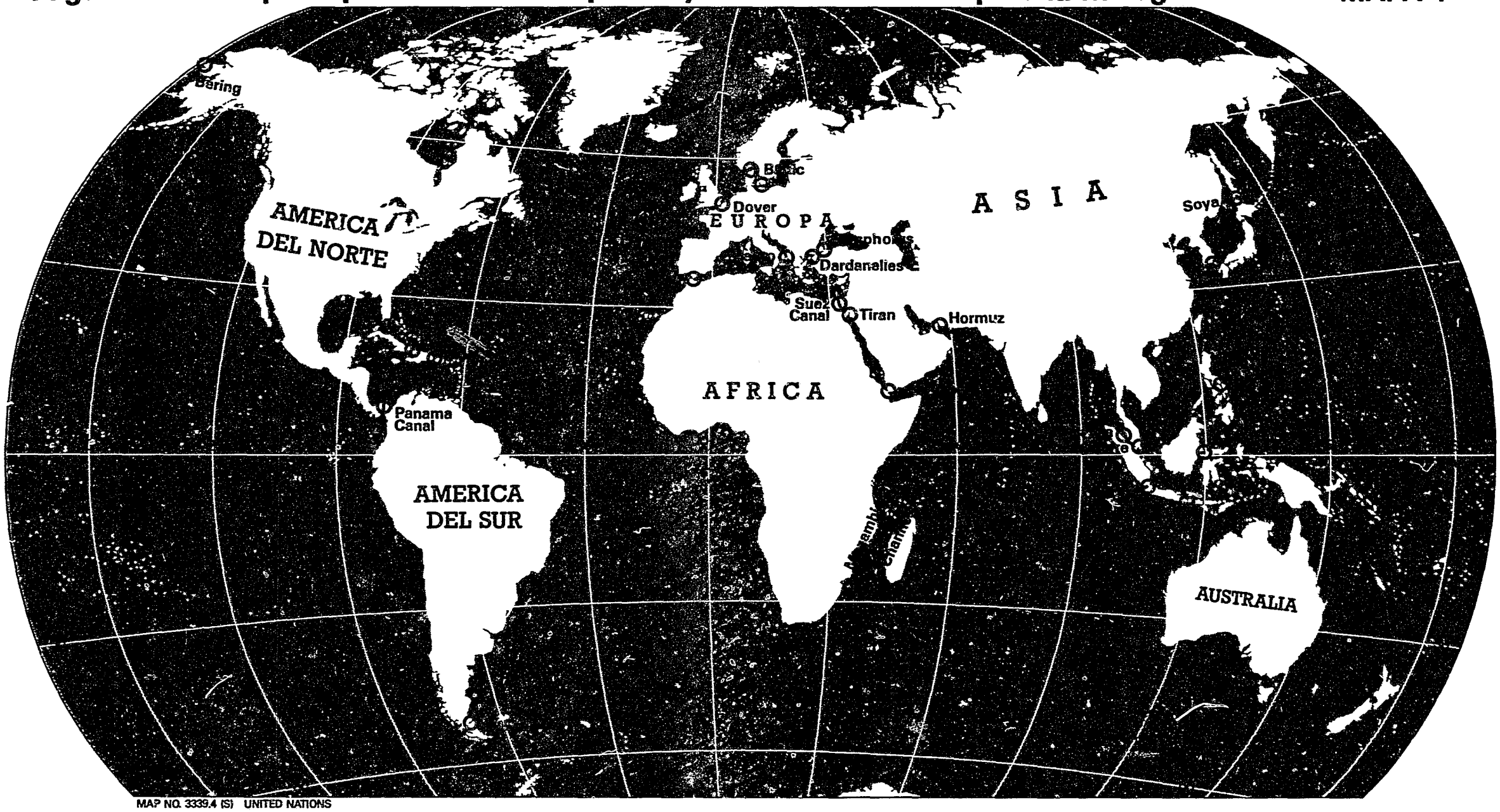
MAPA 3



MAP NO. 3339.3 (S) UNITED NATIONS
SEPTEMBER 1995

Algunos de los principales estrechos, pasos y canales utilizados para la navegación

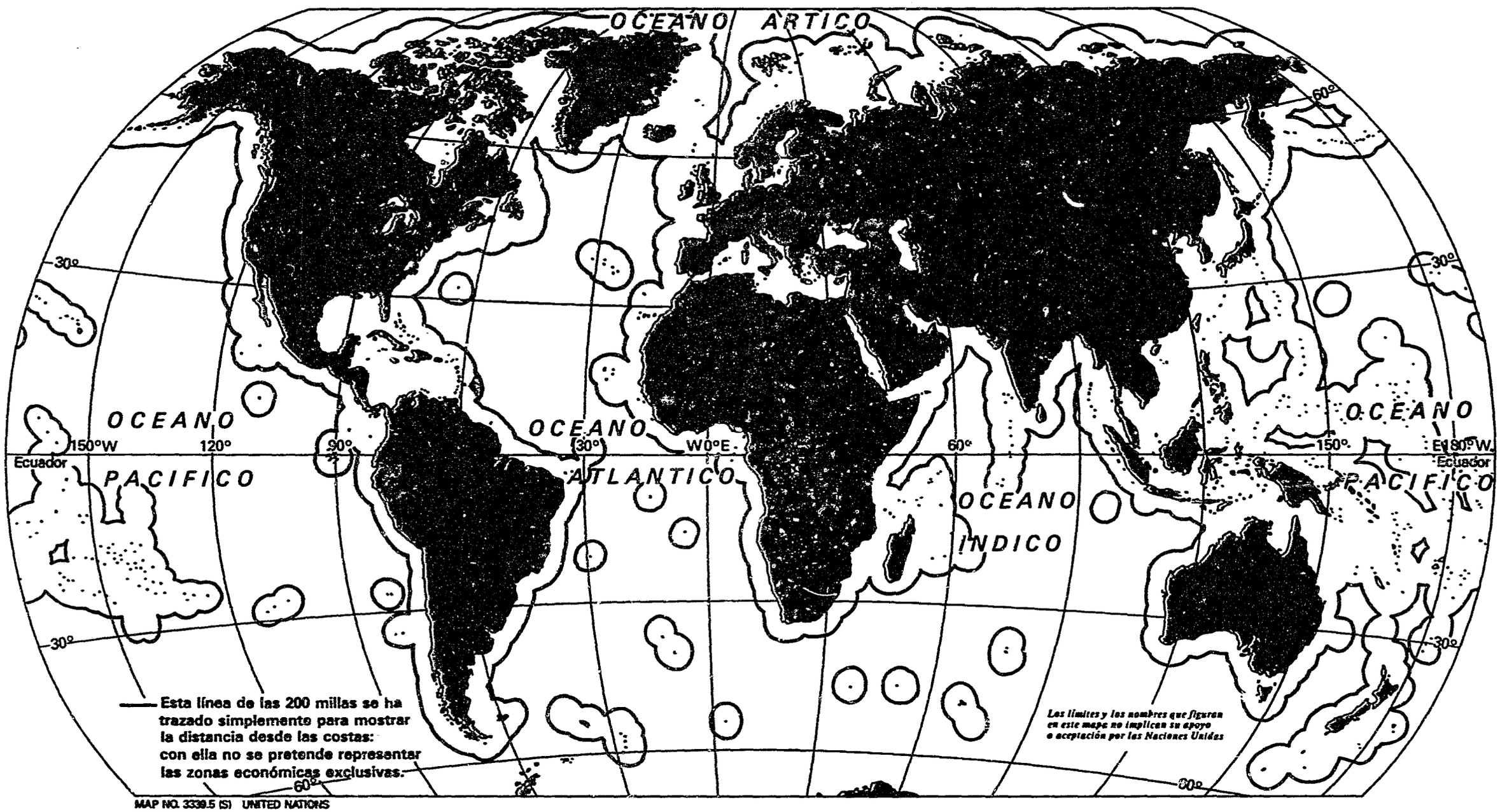
MAPA 4



MAP NO. 3339.4 (S) UNITED NATIONS
SEPTEMBER 1985

Línea de las 200 millas

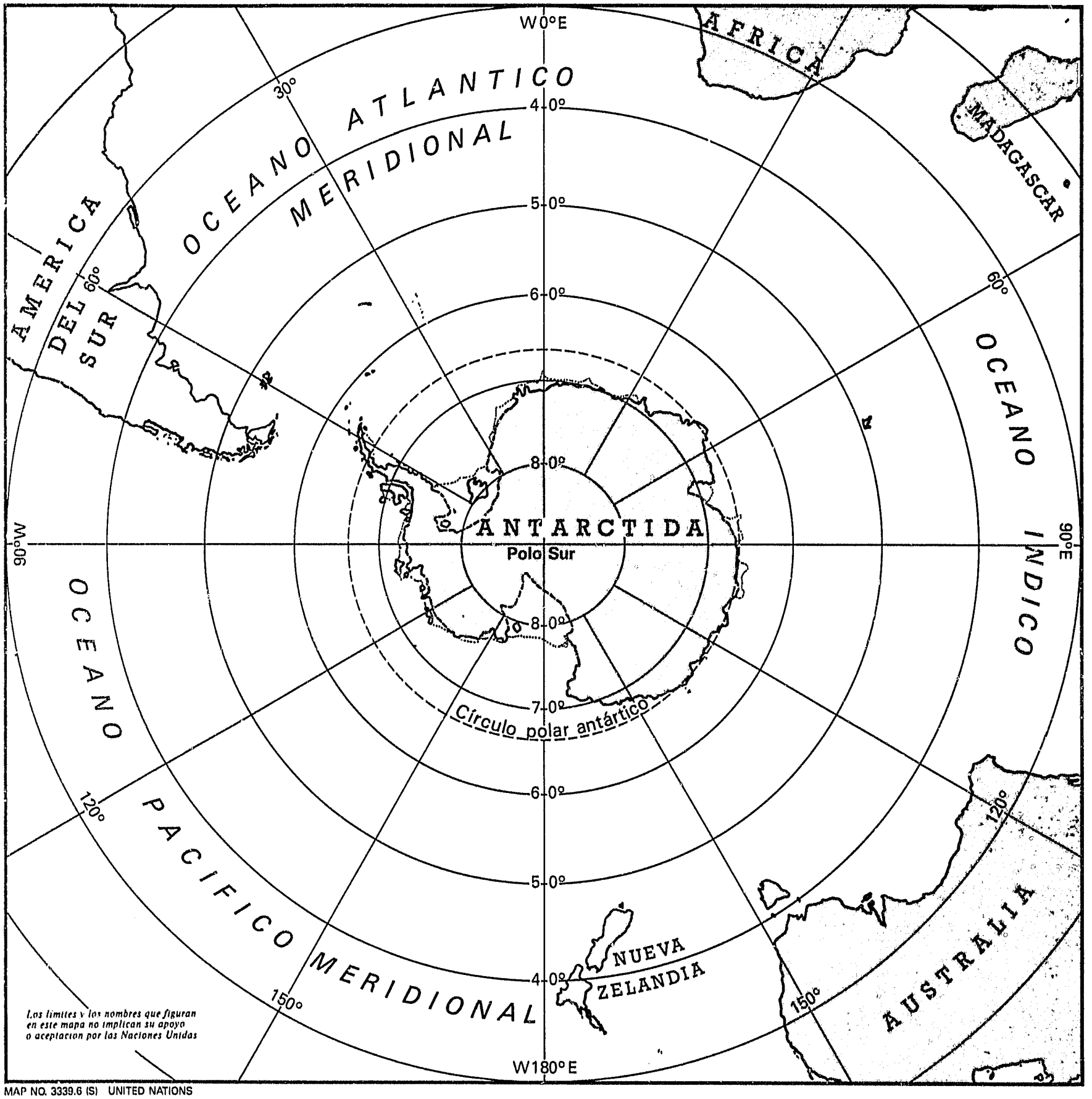
MAPA 5



MAP NO. 3339.5 (S) UNITED NATIONS
SEPTEMBER 1985

Proximidad de los continentes respecto de la Antártida

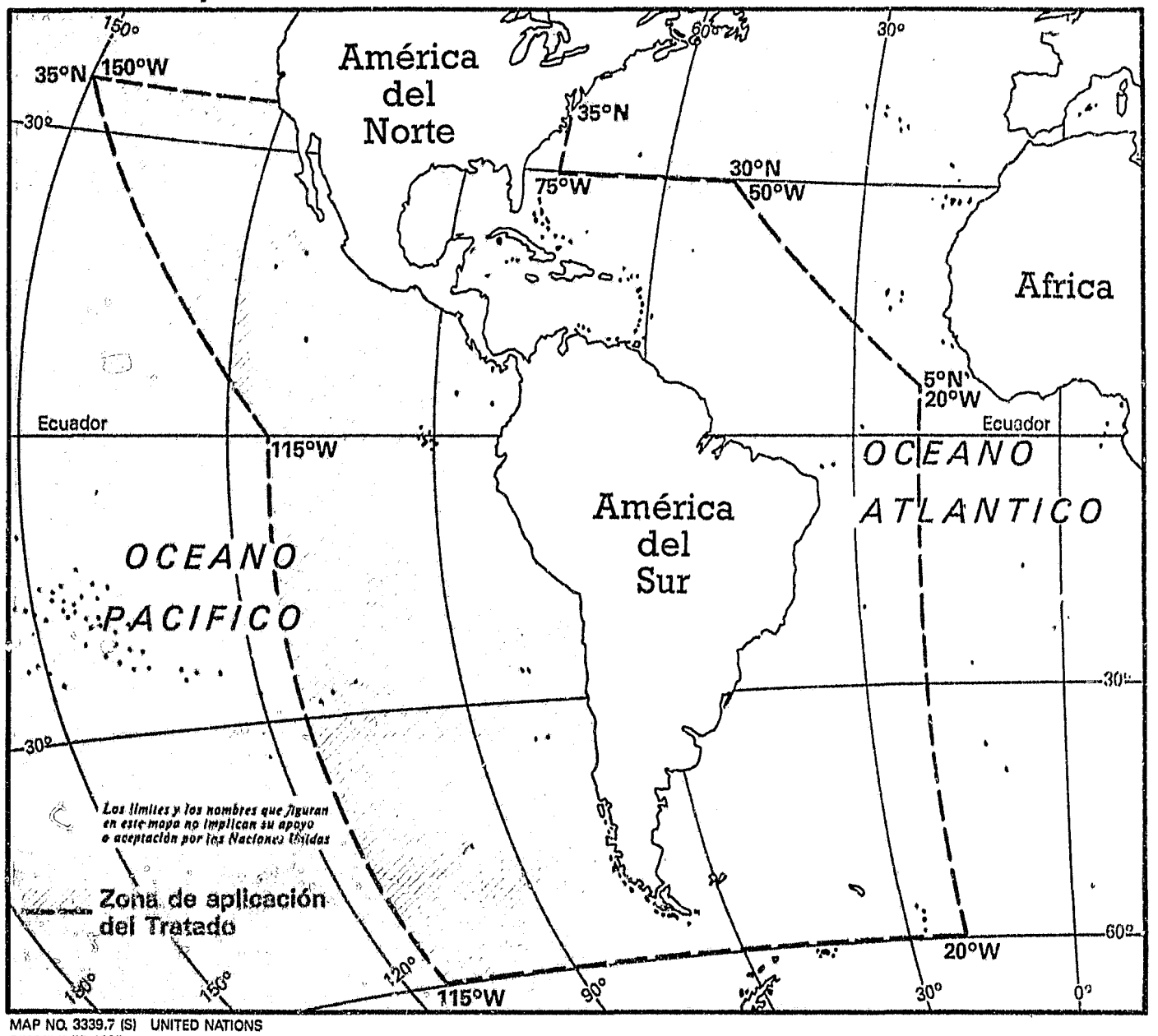
MAPA 6



MAP NO. 3339.6 (S) UNITED NATIONS
SEPTEMBER 1985

Zona de aplicación del Tratado de Tlatelolco

MAPA 7



MAP NO. 3339.7 (S) UNITED NATIONS
SEPTEMBER 1985

Notas: 1. Los límites marítimos señalados no están aún vigentes,pero en el mapa se indica la zona de aplicación que abarcaría el Tratado al entrar plenamente en vigor.

2. La parte continental del territorio de los Estados Unidos de América y sus aguas territoriales están expresamente erxcluidas de la zona de aplicación.