



Asamblea General

Distr.
GENERAL

A/50/754
14 de noviembre de 1995
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS

Quincuagésimo período de sesiones
Tema 39 del programa

DERECHO DEL MAR

Carta de fecha 13 de noviembre de 1995 dirigida al Secretario
General por el Representante Permanente de la Federación de
Rusia ante las Naciones Unidas

Tengo el honor de transmitir adjunto el texto de un documento sobre la cuestión del tránsito y la navegación por los estrechos del Mar Negro (véase el anexo).

Mucho agradecería que tuviera a bien hacer distribuir la presente carta y su anexo como documento de la Asamblea General, en relación con el tema 39 del programa.

(Firmado) S. LAVROV

ANEXO

[Original: ruso]

La navegación por los estrechos del Mar Negro

La cuestión de cómo garantizar la seguridad de la navegación por los estrechos del Mar Negro está adquiriendo cada vez más actualidad, ya que es uno de los principales factores que ayudarán a impedir averías e incidentes marítimos y evitar la contaminación y demás daños consiguientes, a los estrechos y las zonas ribereñas vecinas.

En relación con ello sólo cabe celebrar que se hayan mejorado la gestión y el equipamiento de los servicios costeros turcos y se hayan adoptado normas para garantizar la seguridad y facilitar la navegación internacional por los estrechos.

Sin embargo, el reglamento de navegación marítima en la zona de los estrechos y el mar de Mármara adoptado por el Gobierno de Turquía que entró en vigor el 1º de julio de 1994 va más allá de las cuestiones técnicas relacionadas con la seguridad de la navegación y no se ajusta a las disposiciones de la Convención sobre el régimen de los estrechos adoptada en Montreux en 1936, ni a otras normas universalmente reconocidas del derecho marítimo.

En diversos artículos del reglamento se prevé la introducción de un régimen de permisos para el paso por los estrechos y considerables restricciones, incluida la prohibición total de paso a determinadas categorías de buques, según su eslora, calado, cargamento, etc. Se permite incluso interrumpir la navegación por los estrechos sin fundamentos suficientes. En algunos casos se dispone el uso obligatorio de servicios pagos, por ejemplo de remolcadores. Se exige que los buques presenten información que no está prevista en la Convención de Montreux. Las disposiciones relativas al paso en tránsito son ambiguas, lo que hace posible que se interpreten arbitrariamente y que los buques que naveguen por los estrechos en tránsito sean objeto de medidas que no deberían aplicarse a ellos.

Independientemente de sus posibles interpretaciones, el reglamento, en virtud de su artículo 1 y del inciso d) del artículo 2, es aplicable también a los buques de guerra, pese a que medidas tales como el control aduanero y sanitario, las multas y otras similares son incompatibles con la inmunidad reconocida a los buques de guerra por el derecho internacional.

La Convención de Montreux dispone que los buques mercantes gozan del derecho de libertad total de paso y navegación en tránsito por los estrechos de día y de noche, independientemente de su pabellón y carga, sin ningún tipo de trámite, excepto la inspección sanitaria de los buques de carga a la entrada a los estrechos, y el pago de los servicios necesarios (practicaje y remolque) que se hayan prestado a pedido del agente o del capitán del buque en cuestión.

No se puede dejar de concluir que el reglamento no toma debidamente en cuenta los principios fundamentales de la Convención de Montreux puesto que todas las partes en la Convención, incluida Turquía, se comprometieron a asegurar el derecho a la libre navegación por los estrechos con arreglo a las

/...

disposiciones de la Convención (artículo 1). Tampoco se tienen en cuenta las normas universalmente reconocidas del derecho marítimo ordinario, que no admiten la creación de obstáculos o la interrupción del paso por estrechos utilizados por la navegación marítima internacional.

La posición arriba indicada ha encontrado apoyo en el marco de una organización intergubernamental competente, como lo es la Organización Marítima Internacional (OMI). En mayo de 1994 el Subcomité de Seguridad de la Navegación de la OMI examinó el proyecto de normas internacionales para la navegación por los estrechos, presentado por la parte turca, que repetía muchos aspectos del reglamento. El Subcomité rechazó las propuestas de Turquía encaminadas a establecer el control nacional de la navegación por los estrechos, y adoptó normas y recomendaciones basadas en un estricto respeto del principio de la libertad de navegación por esta vía marítima internacional. El Subcomité subrayó en particular que las normas nacionales de Turquía debían ajustarse en su totalidad a estas normas y recomendaciones, que entrarán en vigor en noviembre del corriente año. En octubre de 1994 el Comité Jurídico de la OMI reiteró este llamamiento a Turquía.

En el documento del grupo de trabajo de transporte de la Cooperación Económica del Mar Negro adoptado en junio de 1994 en Estambul se prevé también que los instrumentos adoptados por los Estados ribereños deben respetar el régimen especial de los estrechos previsto en la Convención de Montreux y ajustarse plenamente a las decisiones de la OMI.

Habría cabido esperar que Turquía hubiera tomado medidas para dar cumplimiento a las decisiones de la OMI. Lamentablemente, en el año y medio transcurrido desde mayo de 1994 Turquía no ha considerado necesario hacerlo. Tampoco ha respondido a propuestas de resolver estas diferencias en el marco de consultas bilaterales. En vez de ello, los representantes turcos se limitan a afirmar, sin fundamento alguno, que después de la publicación en noviembre de 1994 de las instrucciones para la aplicación del reglamento ya no hay más diferencias entre éste y las normas de la OMI. Sin embargo, si bien las instrucciones son más flexibles, son, a diferencia del reglamento, un instrumento administrativo y no legislativo, y no sólo no pueden derogar el reglamento sino ellas mismas pueden en cualquier momento hacerse más estrictas o derogarse por simple decisión de un funcionario.

En la práctica, el intento de Turquía de cambiar unilateralmente el régimen de navegación por los estrechos ya ha causado considerables perjuicios económicos debido a la demora injustificada de buques en las entradas a los estrechos, principalmente de buques de países ribereños del Mar Negro. En cuanto Rusia se refiere, del 1º de julio de 1994 al 30 de septiembre de 1995 se produjeron 249 casos de demora de buques rusos, lo que llevó a la pérdida de 1.492 horas de explotación y a daños y perjuicios directos por un valor de más de 670.000 dólares, sin tener en cuenta el lucro cesante, la pérdida de contratos y las multas por incumplimiento de plazos.

El intento de Turquía de aplicar unilateralmente sus propias normas de pasaje por los estrechos puede crear un precedente muy peligroso para la navegación internacional en otras regiones.

La Asamblea General de las Naciones Unidas, como órgano que coordina y fiscaliza la utilización del océano mundial con arreglo a las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, no debe pasar por alto acciones contrarias a los principios y las normas universalmente reconocidos del derecho internacional. El cumplimiento escrupuloso de las obligaciones internacionales ayudará, sin duda, a resolver la cuestión de los estrechos del Mar Negro y facilitará la búsqueda de una solución constructiva del problema de cómo garantizar la seguridad de la navegación en dichos estrechos.
