NACIONES
UNIDAS

A

Asamblea General

Distr.
GENERAL

A/50/809
8 de diciembre de 1995
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS

Quincuagésimo período de sesiones
Tema 39 del programa

DERECHO DEL MAR

Carta de fecha 7 de diciembre de 1995 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente de Turquía ante las Naciones Unidas

Tengo el honor de presentar el texto de un documento relacionado con la navegación por los estrechos de Turquía.

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

(Firmado) Hüseyim E. ÇELEM
Embajador
Representante Permanente

ANEXO

La navegación por los estrechos de Turquía

1. Los estrechos de Turquía, que abarcan el mar de Mármara y los estrechos de Estambul y los Dardanelos, son excepcionales en muchos sentidos. Estos estrechos, que son muy angostos y sinuosos, figuran entre las vías más riesgosas, frecuentadas, difíciles y potencialmente peligrosas del mundo desde el punto de vista de la navegación. Presentan, además, características peculiares desde los puntos de vista físico, geográfico, hidrológico y oceanográfico, y jurídico, así como condiciones de navegación complicadas.

2. El estrecho de Estambul, que atraviesa la ciudad de 12 millones de habitantes, tiene aproximadamente 31 kilómetros de longitud y 700 metros de ancho en su punto más angosto. Debido a que presenta algunas curvas pronunciadas, los buques se ven obligados a cambiar el rumbo al menos 12 veces en esos meandros.

3. El estrecho de los Dardanelos tiene una longitud de cerca de 70 kilómetros y una anchura general que fluctúa entre 1,3 y 2 kilómetros. En su punto más angosto es menester alterar muy bruscamente el rumbo.

4. El mar de Mármara, que se encuentra entre los estrechos de Estambul y los Dardanelos, es una masa de aguas interiores de Turquía, con un litoral densamente poblado, por donde tienen que navegar todos los buques.

5. Los estrechos de Turquía son una de las vías de navegación más frecuentadas del mundo. La navegación en estos estrechos está muy congestionada por el tráfico de buques mercantes, buques de cabotaje, embarcaciones pesqueras y naves de transporte local. En este denso tráfico se transportan también cargas nocivas, peligrosas y dañinas (011, gas natural licuado, gas licuado de petróleo, productos químicos y otras sustancias explosivas y peligrosas para el medio ambiente).

6. Por estos estrechos transitan anualmente unas 50.000 embarcaciones y más de 150 buques de guerra extranjeros. Diariamente se producen unos 1.000 cruces locales de transbordadores intraurbanos y de otras embarcaciones de conmutación. En estas cifras no se incluyen los buques en tránsito, los yates de recreo y las embarcaciones pesqueras. Un millón y medio de personas utilizan diariamente estas aguas para cruzar de un lado a otro de Estambul.

7. Debido a sus numerosas limitaciones físicas, los estrechos crean de por sí un congestionamiento del tráfico marítimo. Los riesgos y peligros que entrañan la navegación de buques cisterna, los accidentes marítimos y las catástrofes ecológicas se agravan debido al aumento de la densidad del tráfico, al tamaño de los buques cisterna, a la capacidad de carga y a la índole de los cargamentos.

8. Los estrechos de Turquía figuran entre los poquísimos que no están comprendidos en la Parte III de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de la que Turquía no es parte. Como se estipula en el inciso c) del artículo 35 de dicha Convención, el paso por los estrechos de Turquía se regula mediante una convención internacional de larga data, a saber, la Convención de Montreux relativa al régimen de los estrechos, de 1936. La

modalidad de paso que ha estado vigente en los estrechos de Turquía difiere a todas luces del régimen de paso en tránsito que se ha establecido en toda la Convención sobre el Derecho del Mar.

9. Turquía está comprometida con el principio de la libertad de navegación por los estrechos internacionales. Lo esencial de la libertad de navegación es que debe ejercerse y aplicarse en condiciones de seguridad tanto para los navegantes como para los habitantes de las costas donde se encuentran los estrechos. Por consiguiente, Turquía, en su condición de único país fronterizo, tiene el derecho y, ciertamente, la responsabilidad de proteger a las personas y al medio ambiente, así como de garantizar la seguridad de la navegación y la eficiencia de la circulación del tráfico en los estrechos. En consonancia con ello, desde 1936 Turquía ha puesto en vigor, en diversas oportunidades, reglamentos para regular el tráfico en los estrechos, el más reciente de los cuales, y anterior a 1994, es el Reglamento del Puerto de Estambul, de 1982.

10. Con estas consideraciones en mente, el 11 de enero de 1994 se promulgó un conjunto de disposiciones sobre tráfico marítimo en el estrecho de Estambul, el mar de Mármara y el estrecho de los Dardanelos, que entró en vigor el 1º de julio de 1994.

11. Turquía ha adoptado todas estas medidas en consonancia con la Convención de Montreux, así como con los principios del derecho internacional general. La Convención de Montreux, en que se afirma la libertad de navegación por los estrechos de Turquía, pone de manifiesto al propio tiempo la plena soberanía del país sobre la zona de los estrechos. La finalidad de estas nuevas disposiciones es garantizar, en la medida de lo posible, la seguridad de la navegación y brindar protección tanto a los habitantes de los estrechos y las zonas aledañas como al medio ambiente, en vista de la densidad actual del tráfico marítimo.

12. Turquía, que es plenamente consciente de sus responsabilidades, sometió a consideración de la Organización Marítima Internacional (OMI) dispositivos de separación del tráfico en los estrechos. Los órganos pertinentes de la OMI, el Subcomité de Seguridad de la Navegación y el Comité de Seguridad Marítima, examinaron en su totalidad y aprobaron los dispositivos de separación del tráfico y un conjunto de normas y recomendaciones especiales respecto de esos dispositivos, que atañen a la seguridad de la navegación de los buques de gran calado en los estrechos de Estambul y los Dardanelos.

13. Las normas y recomendaciones especiales aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima en su 63ª sesión, celebrada en mayo de 1994, tienen un propósito concreto y un alcance que se relaciona con los buques de gran calado. Los dispositivos de separación del tráfico y las normas y recomendaciones conexas entraron en vigor el 24 de noviembre de 1994. Tanto los dispositivos de separación del tráfico como las normas y recomendaciones fueron aprobados en la 19ª Asamblea de la OMI, que se celebró entre el 13 y el 24 de noviembre de 1995.

14. Las normas y recomendaciones de la OMI tienen un alcance limitado. Son funcionales y atañen a situaciones concretas relacionadas con la aplicación de los dispositivos de separación del tráfico en los estrechos de Estambul y los Dardanelos.

15. Por otra parte, el Reglamento, que compete a la jurisdicción nacional y, por consiguiente, no se presentó a la OMI, tiene un amplio alcance y contiene disposiciones pormenorizadas que abarcan todos los aspectos de la ordenación del tráfico en toda la zona de los estrechos, así como normas que se han de aplicar a todas las embarcaciones, sea cual sea su tamaño.

16. En nuestra época, es imposible considerar en derecho internacional del mar el concepto de "libertad de paso" independientemente del concepto de "navegación en condiciones de seguridad".

17. Además, es un principio fundamental del derecho internacional el que el estatuto de las aguas marítimas dentro de un estrecho no se vea afectado en modo alguno por el hecho mismo de que esas aguas se utilicen para la navegación internacional. El estatuto de los estrechos de Turquía es tal que se les considera aguas interiores. Turquía, tomando en consideración los principios de libertad de paso y seguridad de la navegación, así como el espíritu de la Convención de Montreux, promulgó un reglamento sobre la ordenación regulada de la navegación por sus estrechos.

18. Por consiguiente, el Reglamento turco está totalmente en consonancia con el derecho internacional aplicable y la libertad de navegación. El Reglamento reafirma la Convención de Montreux de 1936 y no menoscaba en modo alguno sus disposiciones. Su objetivo no es restringir ni entorpecer el derecho de navegación por los estrechos de Turquía.

19. De no haberse adoptado un reglamento para el paso por los estrechos de Turquía, podrían haber ocurrido accidentes que no sólo habrían puesto en peligro a zonas urbanas densamente pobladas y al medio ambiente, sino que habrían obligado también a cerrar los estrechos a la navegación durante períodos prolongados. Esto, a su vez, habría coartado la libertad de paso por los estrechos.

20. Hay pruebas palmarias que indican que este reglamento se ha estado aplicando.

21. Entre el 1º de julio de 1994 y noviembre de 1995, 58.948 embarcaciones atravesaron el estrecho de Estambul. De esa cifra, 164 eran buques de gran calado y el 15% de ellos transportaba carga peligrosa.

22. Se ha registrado un incremento pronunciado y sostenido del número de buques que utilizan los estrechos. En 1994, 77 buques al día, como promedio, utilizaron los estrechos. Esta cifra llegó a 90 buques diarios en 1994 y a 132, en los primeros 10 meses de 1995. En octubre de 1995, 4.166 buques pertenecientes a 57 países utilizaron el estrecho de Estambul, lo que hizo un promedio diario de 134 embarcaciones. De la cifra total, 611 fueron buques de gran calado, 383 de los cuales transportaban carga peligrosa, entre ellos, 207 buques cisterna.

23. Pese al incremento pronunciado y sostenido del número y el tonelaje de las embarcaciones que utilizan los estrechos, las tasas de avería han disminuido considerablemente en los últimos tiempos, de 27 accidentes de consideración en 1993 a 17 en 1994. Once de estos accidentes ocurrieron antes de aprobarse el

nuevo reglamento. En 1995, sólo se registraron cuatro accidentes en el estrecho de Estambul.

24. En cuanto a la cuestión de las demoras, el paso seguro de una embarcación de gran calado podría garantizarse mediante la suspensión temporal de los dispositivos de separación del tráfico y del tráfico en bidireccional y la institución de disposiciones para el tráfico en una sola dirección. Esto podría lograrse imponiendo períodos de espera a la entrada de los estrechos. En muchos casos, las embarcaciones de los Estados que han presentado quejas tuvieron que esperar el paso seguro de embarcaciones que enarbolaban su propio pabellón.

25. Tras la exposición de estos datos de referencia sobre cuestiones relacionadas con los estrechos de Turquía, quisiera referirme ahora a la carta del Embajador de la Federación de Rusia, Sr. Lavrov, que se distribuyó como documento de la Asamblea General (A/50/754) el 14 de noviembre de 1995.

26. Desde el principio mismo, la parte rusa ha acusado a la parte turca de mala intención. Estas acusaciones son totalmente infundadas, tanto más cuanto que hay pruebas de que el reglamento se ha aplicado. La parte rusa parece, de palabra, tener cierta consideración por las preocupaciones de Turquía en relación con cuestiones de seguridad, sin embargo, actúa motivada por conocidos intereses políticos y económicos, que desconocen totalmente esas preocupaciones legítimas.

27. En la carta se presenta una visión totalmente distorsionada del Reglamento de navegación marítima introducido por Turquía el 1º de julio de 1994. Utilizando un lenguaje muy condensado y vago, se pretende confundir a quienes no tienen mucho conocimiento de las cuestiones de que se trata.

28. La información solicitada en relación con los buques de gran calado es necesaria simplemente para programar el paso de esas embarcaciones de forma ordenada. Además, la disposición pertinente del Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, de 1989, de hecho, ha quedado reflejada en el Reglamento. Por otra parte, las disposiciones de convenios, como el Convenio sobre el Reglamento internacional para impedir abordajes en el mar y el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, han quedado también debida y suficientemente recogidas en el Reglamento.

29. En el Reglamento no se prevén restricciones categóricas para ningún tipo de embarcación que sea capaz de pasar por los estrechos en condiciones de seguridad. Pero, por ejemplo, es difícil que las embarcaciones sin oficial al mando o con capacidad de maniobra restringida pudieran quedar exentas de la aplicación de normas que se consideran necesarias a nivel internacional para la seguridad de la navegación en otras masas de agua. Además, el paso de embarcaciones de calado superior a determinada altura se ve físicamente limitado por la existencia de dos puentes en Estambul.

30. Es una necesidad suspender el tráfico en condiciones excepcionales por períodos breves, como en los casos en que no queda otra opción o por razones fundadas. Ejemplo de ello es que el gobierno municipal podría verse en la necesidad de tender tuberías de alcantarillado. A decir verdad, la última vez que se llevó a cabo una labor de esta índole, se utilizó un buque soviético.

31. Los buques con un calado de entre 54 y 58 metros tendrán que ser escoltados por remolcadores para garantizar que esas embarcaciones mantengan el rumbo mientras pasan por entre los dos puentes, ya que las alturas de esos puentes no son uniformes en sus arcos. La más mínima desviación de una de esas embarcaciones provocaría una avería. Por la misma razón, y así se estipula también en el párrafo 5 del reglamento de la OMI, una embarcación remolcada sólo puede pasar por los estrechos cuando el remolque se realice con un remolcador idóneo que tenga fuerza de tracción suficiente.

32. La información que se solicita sobre el buque y su carga es necesaria solamente a los efectos de ordenar con eficacia una circulación ininterrumpida y de adoptar cualesquiera medidas que sean necesarias, como la suspensión del tráfico bidireccional y la regulación del tráfico en una sola dirección. Por otra parte, en los párrafos 1 y 2 del reglamento de la OMI se recomienda encarecidamente la participación en este sistema de presentación de información. Además, en el artículo 2 de la Convención de Montreux se prevé también que se comunique al Estado ribereño información sobre el nombre, la nacionalidad, el tonelaje, el destino y los puertos de escala.

33. Todo equívoco en cuanto a si la definición de "buque" se refiere también a buques de guerra se ha tratado suficientemente en una nota entregada a la Federación de Rusia y a otras partes interesadas que hicieron esa pregunta. Esto ha permitido aclarar la cuestión de cuáles artículos del Reglamento atañen a las embarcaciones militares. Por consiguiente, han quedado reafirmadas totalmente las condiciones de la Convención de Montreux. El principio de la inmunidad soberana y los preceptos del derecho internacional en relación con los buques de guerra tampoco se ven afectados. No obstante, en interés de la seguridad de la navegación, se agradece en grado sumo la información sobre el último puerto de escala.

34. Los párrafos octavo y noveno del documento (ibíd., anexo) están también plagados de errores y tergiversaciones.

35. En la reunión del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, celebrada en mayo de 1994, no se rechazó ninguna "propuesta turca". La parte rusa insiste en confundir una nota explicativa que Turquía había presentado junto con el proyecto de reglamento y las recomendaciones que fueron objeto de examen y aprobación por el Comité de Seguridad Marítima. En realidad, la delegación de Turquía contribuyó activamente a la preparación de esas normas que en modo alguno contravienen ni restringen el Reglamento.

36. La referencia al grupo de trabajo sobre transporte de la Cooperación Económica en el Mar Negro es improcedente, ya que el Reglamento no contraviene la Convención de Montreux de 1936.

37. En conclusión, el único enfoque constructivo para la solución del problema de garantizar la seguridad de la navegación en los estrechos es acatar el reglamento vigente. En la práctica, la navegación por los estrechos es demasiado densa y son demasiados los riesgos implícitos para que se permita la utilización de los estrechos "a gusto del consumidor". Además, no sólo el Estado ribereño sino cada uno de los Estados usuarios tienen intereses creados en que el paso sea ordenado, de conformidad con la evolución más reciente del derecho y la práctica internacionales.

38. Turquía es, y ha sido siempre, receptiva a las sugerencias de que se examine bilateralmente toda queja relativa a la aplicación del Reglamento. Sin embargo, Turquía se mostraría renuente a entablar un debate con partes que optan por asumir posiciones intransigentes a este respecto en los foros internacionales.

39. Con estas consideraciones en mente, debo señalar especialmente además que la Asamblea General de las Naciones Unidas no es el foro correcto para tratar este asunto de carácter puramente técnico.