LOS TERRIBLES ESTRECHOS DE MALACA

"Proceedings", enero de 1973

Por
Edward F. OLIVER
Capitán de navío
Cuerpo Guardacostas de EE.UU.

El Estrecho de Malaca se encuentra entre Sumatra (Indonesia) y la península Malaya, con el Estrecho de Singapur en su entrada oriental. Ambos constituyen la parte más difícil de la ruta de navegación que une al Lejano Oriente con el Medio Oriente, Africa y Europa y generalmente se mencionan como uno solo, o como los Estrechos de Malaca.

El Estrecho de Malaca, propiamente tal, tiene cerca de 500 millas de longitud desde el Cabo Acheh y Ko Phuket en el extremo noroccidental de Tanjon Piai hasta las Islas Karimon donde se une con el Estrecho de Singapur, el cual tiene 60 millas de longitud y está limitado al oeste por el extremo sur de la península Malaya y la Isla de Singapur y al este por numerosas islas del Archipiélago Riouw de Indonesia. Este último es de 10 millas de ancho aproximadamente en su parte occidental y tiene alrededor de 20 millas en la entrada oriental. Su parte más estrecha es de 2½ millas. Se puede entrar al Estrecho de Singapur desde el oeste, ya sea a través del estrecho principal, o por la ruta un poco menos congestionada, pero algo más larga, a través del Canal Felipe.

La profundidad predominante del agua es alrededor de 12 brazas al sur de Singapur. Pero hay numerosos bancos de menor profundidad, generalmente sin marcar en todo su recorrido. Desde el punto de vista de la navegación, lo único favorable es que no hay neblina.

Bancos que antes no tenían importancia se vuelven peligrosos a medida que buques de calado cada vez mayor pasan por los estrechos, lo cual exige tener mucho cuidado y navegar con precisión. Para evitar varaduras cuando hay poco fondo, deben reducir la velocidad y con ello también su capacidad de maniobra.

No sería prudente que naves de más de 56 pies de calado transitaran por los estrechos, lo cual significa que los superpetroleros de 250.000 o más toneladas deben usar los estrechos de Lombok o Sunda aumentando en 1.200 millas el viaje entre el Golfo de Persia y Japón.

Hay cuatro zonas difíciles para la navegación en los estrechos. La más peligrosa en la zona de Malaca está a la altura del Banco de Una Braza, donde un faro y una boya montan guardia sobre cuantro bancos sin marcar menos de seis brazas. Los superpetroleros tienen solamente un canal de dos millas de ancho limitado por dos bancos sin marcar. Para complicar la navegación, los buques que se dirigen al Golfo de Persia deben cambiar el rumbo a estribor en la cercanía del faro y los que van en dirección opuesta deben hacer la caída correspondiente. Por lo tanto, se requiere que muestren primero una luz verde al tráfico opuesto y luego una roja.

La segunda zona está en la cercanía del faro del Cabo Rachado, donde hay cinco bancos sin marcar de menos de ocho brazas.

La tercera zona en la cercanía del faro de Pulau Pisang, con cinco bancos sin marcar de menos de seis brazas.

La cuarta y más peligrosa en el Estrecho de Singapur, está al sur del faro Raffles. Normalmente, ella está congestionada con el tráfico costero y numerosos buques pesqueros. Los buques de gran calado tienen un canal de dos millas de ancho, con varios bancos sin marcar, de nueve brazas que deben sortear para caer luego 90 grados. Esto también les exige mostrar primero una luz verde y luego una roja.

Esta vía acuática adquirió importancia para la navegación mundial a comienzos del siglo XIX. Luego la apertura del Canal de Suez en 1869, dio comienzo a una era de prosperidad para Singapur y aumentó el tráfico en los estrechos. Sin embargo, éstos eran desconocidos fuera del mundo marítimo hasta el advenimiento del superpetrolero en 1967 y la notoriedad del desastre del "Torrey Canyon" en el Canal Inglés. Poco después el "Idemitsu Maru" de 150.000 toneladas y con 55 pies de calado tocó fondo en el estrecho provocando gran preocupación en Tokio.

Inmediatamente Japón organizó un reconocimiento de la zona para que sus superpetroleros pudieran navegar con seguridad por estas aguas. Este acto de Japón más el convencimiento de que una colisión de dos superpetroleros en un canal angosto sería una pesadilla ecológica, estimuló a Malasia a reclamar una extensión de mar territorial de 12 millas en julio de 1969. Por su parte en 1957 Indonesia había proclamado que su mar territorial se medía desde líneas básicas directas trazadas de isla en isla de acuerdo con la Doctrina del archipiélago, lo cual fue reiterado en 1960. Además declaró que no había paso inocente en sus mares interiores, pero que permitiría a los buques transitar por esas aguas a discreción.

Aunque Estados Unidos y otras naciones marítimas se negaron formalmente a reconocer estas reclamaciones, el carácter internacional de los estrechos no estuvo seriamente en litigio hasta la reclamación de Malasia. Para confirmar que el estrecho de Malaca estaba sujeto a su control, los dos estados costeros firmaron en 1970 un tratado según el cual se dividían por la mitad el fondo del estrecho.

En esa época los Estrechos de Malaca hacían noticia en primera página por dos motivos: primero, el temor que la creciente congestión del tránsito diera por resultado un desastre como el del "Torrey Canyon" en esas aguas, más bajas y angostas que el Canal Inglés y poco marcadas con ayuda a la navegación, y en segundo lugar, que hubiera un enfrentamiento naval si uno de los estados costeros trataba de negar a algún buque de guerra estadounidense o ruso el paso inocente por sus aguas territoriales recientemente proclamadas.

Importancia militar y económica

Los estrechos de Malaca, entre los océanos Indico y Pacífico, son estratégicamente importantes para las grandes potencias navales del mundo por cuanto siguen siendo una vía marítima internacional en la cual existe la prerrogativa de libre tránsito, según la ley del mar. Este hecho fue profusamente difundido en diciembre de 1971, cuando el portaaviones nuclear USS. "Enterprise" pasó a través de ellos en ruta a la Bahía de Bengala. Luego del paso del "Enterprise" y su escolta, el Ministro de Relaciones Exteriores de Indonesia, Adam Malik, dijo a los periodistas que todos los buques de guerra extranjeros que deseaban pasar a través de los estrechos,

debían avisar con anticipación a Malasia e Indonesia y declaró que el comandante de la Séptima Flota de Estados Unidos había avisado con anticipación. Manifestó también que estaba seguro que los buques rusos respetarían la exigencia indonesa.

El interés de la Armada de Estados Unidos en mantener el carácter internacional del estrecho fue expuesto claramente en abril de 1972 cuando el almirante Thomás L. Moorer, presidente de la Junta de Jefes de Estado Mayor, declaró que "deberíamos tener y hemos de tener la libertad para pasar a través, por debajo y sobre el estrecho de Malaca".

Poco después de la declaración del almirante Moorer, la prensa publicó la siguiente declaración del almirante Sudomo, Jefe del Estado Mayor de la Armada de Indonesia: "Nuestras fuerzas armadas atacarán a cualquier submarino enemigo que entre en aguas territoriales sin permiso, porque ello significa una violación de la soberanía de Indonesia".

Estados Unidos y Rusia tienen interés en preservar el carácter internacional de los estrechos de Malaca principalmente para asegurar el derecho de libre paso a sus buques de guerra; Japón tiene razones de carácter comercial. Por ser el mayor importador de petróleo del mundo, depende del movimiento ininterrumpido de una gran flota de petroleros desde el Medio Oriente y sus objeciones al control de los estrechos por parte de las naciones costeras obedecen al temor que establezcan reglamentaciones unilaterales y a la posibilidad que algún día Indonesia decidiera según su Declaración del Archipiélago, ejercer su "discreción" para prohibir la navegación extranjera a través de sus aguas internas.

Cartas y levantamientos

Las cartas náuticas que cubren los estrechos fueron recopiladas a partir de sondeos efectuados en el siglo XIX y comienzos del siglo XX. Pero los buques que pasan actualmente por ellos tienen calados mucho mayores que antes y ello sólo permite un margen de error muy pequeño. Restos de naufragios sin marcar llenan el canal y cambiantes dunas de arenas submarinas aumentan los peligros para la navegación.

Entre los levantamientos hidrográficos recientes están los del HMS "Dampier" en 1967 y los del buque hidrográfico japonés "Koyo Maru" en 1969. Este último reveló 21 áreas embancadas no registradas en las cartas y peligrosas para los petroleros cargados.

En 1970 se efectuó un levantamiento financiado por Japón, en una zona al sudoeste de Singapur, donde el canal principal tiene solamente una milla de ancho y las corrientes son peligrosas. Al mismo tiempo el buque oceanográfico británico, HMS "Hydra", efectuó un detallado levantamiento de una sección de 185 millas de largo por nueve de ancho del sector de Malaca.

Ayudas a la navegación

Las pocas ayudas a la navegación instaladas en la parte de Malaca son mantenidas por Malasia. La más importante es el faro del Banco de Una Braza. Además, hay nueve faros dotados de personal en la península Malaya y aproximadamente cincuenta boyas. En comparación con el Canal Inglés, con sus docenas de buques faros y cientos de boyas y un sistema de separación de tráfico, fácilmente se hace evidente la necesidad de contar con más ayuda a la navegación o con un plan de separación de tráfico, o ambas cosas a la vez.

En 1968, los estados costeros colindantes con los estrechos solicitaron al gobierno de Estados Unidos que efectuara un estudio sobre la necesidad de ayudas a la navegación en los estrechos de Malaca y Singapur. Este estudio, donde se exponían los beneficios derivados de emprender un proyecto de mejoramiento de ayudas a la navegación y su costo, fue terminado en 1970 y sus copias puestas a disposición de los tres estados costeros, pero nada se ha hecho para establecer un mejor sistema de navegación, principalmente por razones políticas y financieras. En el estudio se estimó que el costo de establecer las ayudas necesarias sería de 1,4 millones de dólares, y durante un período de 20 años, incluyendo operación y mantenimiento el gasto sería de 4,1 millones de dólares.

Es comprensible que los estados costeros, por ser países en desarrollo con recursos limitados y sin marina mercante, tengan sus reservas para hacerse cargo de los gastos. Desafortunadamente, Indonesia y Malasia también tienen sus reservas en permitir que otro estado o un organismo internacional financie tal proyecto, pues temen que esto debilite su posición con respecto al estrecho de Malaca.

Densidad de tráfico

A pesar de la falta de ayudas a la navegación, un creciente número de buques, incluyendo muchos superpetroleros, están transitando por los estrechos. En una revisión de densidad de tráfico efectuado por el Departamento de Marina de Singapur, se comprobó que pasaron 171 buques de más de 30.000 toneladas durante el mes de octubre de 1969. Esta estadística se proyecta a 2.000 buques grandes al año. En 1970, se informó que 37.000 naves de todos los tamaños pasaron por los estrechos, vale decir un aumento de 5.000 unidades en 12 meses. Se estima que 35 superpetroleros de más de 200.000 toneladas usan regularmente los estrechos.

Actualmente 4.000 petroleros cruzan los mares acarreando 11.000 millones de barriles de petróleo cada año alrededor del mundo. La creciente necesidad de petróleo y gas es tal que se estima que este tráfico aumentará en otro 40% en los próximos cinco años. En 1977 habrá más de 5.500 petroleros en los océanos y a fines de la década el tráfico de estas naves puede llegar a tál extremo que una de ellas entraría a los estrechos cada 2½ horas.

Plan de separación de tráfico

La necesidad de un plan de separación de tráfico en los estrechos, similar al que se emplea en los de Dover y Gibraltar, ha sido reconocida por las autoridades marítimas del mundo. Actualmente hay en vigencia 75 planes de separación, desarrollados por la Organización Consultiva Marítima Internacional (IMCO) en regiones de denso tráfico de buques por todo el mundo. Su objetivo es reducir el riesgo de colisiones en áreas congestionadas separando el tráfico de superficie por rutas señaladas.

Además de la topografía de los estrechos, que hace perentoria la necesidida de contar con canales señalizados, el creciente tráfico y la gran cantidad de buques pesqueros pequeños en las partes estrechas del canal agravan esta necesidad. La conveniencia de un plan de separación de tráfico fue dada a conocer en la reunión IMCO de julio de 1971. Sin embargo, cuando se propuso inscribir en el acta la recomendación de establecer este plan, los representantes de Indonesia y Malasia se opusieron, alegando que cualquier plan para fortalecer el carácter internacional de los estrechos, arrebatando a los estados costeros los derechos de controlar y supervisar su tráfico era inaceptable.

Sin embargo, es inevitable que en el futuro se establezca un plan de separación de tráfico. El problema es cuántos desastres como el del "Torrey Canyon" se producirán antes que el sistema sea establecido. En vista del creciente tráfico y del consiguiente peligro de un desastre marítimo, se espera que sea pronto.

Conflicto con la libertad de los mares

Las reclamaciones de Malasia e Indonesia han creado dos problemas aparte, pero íntimamente relacionados entre sí.

El primero, el conflicto nacido de esta decisión en el derecho internacional consuetudinario, el cual dispone el "libre paso" por las aguas de alta mar de los estrechos internacionales, y el "paso inocente" por las aguas territoriales de los estrechos internacionales.

El segundo, la suspensión de toda tentativa internacional por mejorar las ayudas a la navegación en los estrechos, lo cual se agrava porque las correspondientes naciones costeras no son capaces de financiar tal proyecto.

Desde 1973, cuando Estados Unidos adoptó un mar territorial de tres millas, se ha opuesto a las reclamaciones unilaterales de otros gobiernos que pretenden una mayor extensión de sus mares territoriales y ha sostenido que los estados afectos a las tres millas no tienen obligación de reconocer una mayor extensión de mar territorial.

El estrecho de Malaca, con un mínimo de 9 millas de ancho, no contiene ningún punto en el cual los límites de mar territorial de tres millas reconocidos por Estados Unidos, se superpongan, existiendo por lo tanto, un corredor de aguas internacionales en toda su longitud.

Donde las aguas del estrecho constituyen alta mar, hay entre otros, un derecho irrestricto de "libre paso" para todos los buques, sujetos solamente al razonable respeto por los intereses de otros estados en su ejercicio de la libertad de alta mar. Además los aviones tienen el indiscutible derecho de volar sobre tales estrechos de alta mar. (Art. 2 de la Convención de 1958 sobre Alta Mar).

Desde el momento que el estrecho de Singapur tiene menos de seis millas de ancho en su punto más estrecho, Estados Unidos reconoce que no hay un corredor continuado de alta mar y que los límites de los mares territoriales de Malasia e Indonesia se superponen.

Donde las aguas de un estrecho son parte de las aguas territoriales de un estado costero, hay solamente un derecho de paso inocente, según la Convención de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua. Aunque no todos los países costeros han participado en esa Convención, ella interpreta la ley internacional consuetudinaria. En los informes de la Corte Internacional de Justicia de 1949, sobre el caso del canal de Corfú, se estableció:

"Según opinión de la Corte, es generalmente reconocido y está de acuerdo con la costumbre internacional que un estado en tiempo de paz, tiene el derecho de enviar sus buques de guerra, a través de estrechos usados para la navegación internacional, entre dos partes de alta mar, sin autorización previa de un estado costero, siempre que el paso sea inocente. A menos que una convención internacional disponga lo contrario, un estado costero no tiene derecho a prohibir dicho paso a través de estrechos en tiempo de paz".

Hay diferencias entre un derecho de libre paso en alta mar y un derecho de paso inocente en aguas territoriales. Las limitaciones específicas que legalmente pueden restringir el derecho de paso inocente no pueden aplicarse legalmente a limitar el derecho de libre paso. Por ejemplo, el derecho de paso inocente puede ser temporalmente suspendido por un país costero en áreas específicas de sus aguas territoriales siempre que éstas no formen parte de un estrecho internacional y los submarinos que ejercen su derecho de paso inocente en aguas territoriales deben navegar en la superficie y mostrar su bandera. Sin embargo, ningún país puede pretender someter ninguna parte de alta mar a su soberanía suspendiendo el derecho de libre paso en alta mar, ni los submarinos, que ejercen su derecho de libre paso en alta mar tienen la obligación de navegar en superficie.

Posiblemente, la diferencia práctica más importante entre el derecho de "libre paso" y el de "paso inocente" reside en la mayor oportunidad que tiene un país costero de interferir el paso a través de sus aguas territoriales debido a la ambigüedad del término "inocente". El Art. 14 (4) de la Convención de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua de 1958, dice que el paso es inocente "siempre que no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del estado costero" y el Art. 16 (1) de esta convención permite que un estado costero impida el paso en sus aguas territoriales al que no cumpla con esta definición bastante imprecisa de "paso inocente".

Obstáculos al proyecto de mejoramiento de las ayudas a la navegación

El segundo problema y tal vez el más importante en vista del peligro siempre creciente de colisiones o varaduras a medida que aumenta la congestión, es que efectivamente se han detenido los esfuerzos internacionales para mejorar la seguridad de navegación en los estrechos. Como ya se había dicho, la posición costera considera la intervención de IMCO como equivalente a la internacionalización de los estrechos y contraria por lo tanto a sus intereses.

Extraoficialmente, Indonesia y Malasia han permitido al mundo marítimo especular sobre la posibilidad de establecer un sistema de tarifa de usuarios,

mediante la cual todos los buques que transitan por los estrechos deberían pagar de acuerdo con su tonelaje, lo cual a su vez sufragaría el establecimiento y mantenimiento de un mejor sistema de ayudas a la navegación. Desgraciadamente, tal sistema de tarifa de tránsito es contrario al derecho del mar consuetudinario.

Aunque hay diferencia entre el derecho de "libre paso" y el derecho de "paso inocente" en los estrechos internacionales, no hay diferencias entre ellos cuando se trata de aceptar pagos obligatorios por pasar a través de estos estrechos. Aunque la solución de aplicar una tarifa de tránsito parece atinada, sería inaceptable para las naciones marítimas del mundo. Hasta la fecha no se ha logrado imponer este tipo de cancelación y cualquier medida que obligue a los buques a pagar, sería una limitación inaceptable de los derechos de libre paso y de paso inocente.

Sería posible aducir que un pago obligatorio exigido a los buques no es un pago por el paso, sino por los servicios prestados bajo la forma de las ayudas a la navegación, lo cual está autorizado por el Art. 18 (2) de la Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua de 1958.

Si bien el Art. 18 (1) de la Convención prohibe imponer gravámenes a "buques (mercantes) extranjeros por el hecho de pasar a través de un mar territorial", el Art. 18 (2) permite imponer gravámenes a "un buque (mercante) extranjero que pasa a través del mar territorial, solamente como pago por servicios específicos prestados al buque".

Generalmente, se ha interpretado que dichos servicios se refieren a pilotaje y remolque. Pero las ayudas a la navegación son empleadas por todos los buques en tránsito sin necesidad de hacer una solicitud específica. Por lo tanto, considerar que el Art. 18 (2) incluye las ayudas a la navegación sería permitir que se impusiera un gravamen a todos los buques mercantes en tránsito a través del mar territorial. El efecto sería el mismo que gravar el paso, lo cual es inaceptable.

Solución al conflicto por la libertad de los mares

El 28 de julio de 1972, en Ginebra el Honorable John R. Stevenson, representante de Estados Unidos ante el Comité de las Naciones Unidas sobre los Usos Pacíficos del Lecho del Mar y del Fondo del Océano fuera de la Jurisdicción Nacional, propuso una posible solución al impasse creado por las reclamaciones sobre el estrecho de Malaca.

Aunque no se hizo referencia al estrecho en cuestión, no cabe duda de que las proposiciones de Estados Unidos tenían su origen en las reclamaciones de Malasia e Indonesia. El tiempo dirá si estas proposiciones son aceptables total o parcialmente en la próxima Conferencia sobre Derecho del Mar.

Desde 1970, a raíz del tratado firmado por Malasia e Indonesia sobre el lecho marino del estrecho de Malaca, la política básica de Estados Unidos ha sido impulsar una Conferencia Mundial sobre Derecho del Mar en 1973, estimando que en lugar de tratar separadamente el asunto del estrecho de Malaca, el tema del "libre paso" a través de estrechos internacionales y problemas afines debería ser materia de discusión general y resolución por tratado.

Stevenson manifestó que Estados Unidos deseaba que el derecho de "libre paso" en estrechos internacionales fuera incorporado a un tratado sobre derecho del mar y a pesar de la declaración hecha tres meses antes por el almirante Moorer dijo, "a fin de lograr este derecho de tratado, Estados Unidos está dispuesto a renunciar a las otras libertades de navegación y sobrevuelo que en opinión nuestra existen ahora en los estrechos de más de 6 millas de ancho".

En efecto, Estados Unidos estima necesario llegar a un tratado de libre paso sin esperar las deliberaciones y decisiones de la Corte de Justicia Internacional sobre la validez de las reclamaciones territoriales de los estados costeros, que podrían dilatarse por muchos años. A su vez, Estados Unidos está dispuesto a abogar por reglamentos razonables de seguridad en el tránsito, que sean consecuentes con el derecho básico de tránsi-

to, siempre que tales niveles de seguridad sean establecidos por acuerdo internacional y no impuestos unilateralmente por los estados costeros. Stevenson recomendó también que IMCO sea designado como el organismo internacional para establecer los niveles internacionales necesarios.

Solución a los obstáculos para el proyecto de mejoramiento de las ayudas a la navegación

La posición de Estados Unidos intenta también resolver en parte el problema de la necesidad de contar con mejores ayudas a la navegación, reconociendo oficialmente la necesidad de planes de separación de tráfico en los estrechos internacionales. Sin referirse directamente a los estrechos de Malaca, Stevenson dijo: "nosotros proponemos que el tratado sobre derecho del mar, disponga que todos los buques de superficie cuando naveguen en zonas para las cuales se han desarrollado planes de separación de tráfico, están obligados a respetar dichos planes de acuerdo con los reglamentos y procedimientos establecidos por IMCO y los reglamentos internacionales para impedir colisiones en el mar.

Estados Unidos admitió que un estado costero debería tener facultades coercitivas en el caso de violaciones de las leyes y reglamentaciones por parte de los buques en ejercicio de su derecho de libre tránsito a través de aguas territoriales en estrechos. Stevenson dijo: "en casos graves el estado costero puede estimar necesario arrestar el buque o, si se trata de uno de guerra, ordenar su zarpe. Igualmente, los estados costeros tendrían el derecho de imponer los planes de seguridad de tránsito obligatorios, internacionalmente acordados en los mares territoriales de los estrechos, a cualquier buque que no cumpla con estos planes.

Los temores de los estados costeros de contaminación ambiental a raíz de un desastre marítimo también fueron reconocidos y solucionados por una proposición de Estados Unidos en el sentido de que la Convención sobre Derechos del Mar debería disponer la estricta responsabilidad de todos los buques, incluyendo las unidades de guerra, por accidentes ocurridos a raíz de desviarse de los planes de separación de tráfico establecidos por IMCO. "Creemos que si las proposiciones que hemos delineado sobre tránsito de naves de superficie... son adoptadas por la Conferencia sobre Derechos del Mar y observadas estrictamente, aliviarán substancialmente las posibilidades de accidentes con la consiguiente pérdida de vidas, daño a la propiedad y contaminación ambiental que algunos temen. Reconocemos que si se produjeran, no obstante, accidentes, los estados afectados por ellos serían recompensados. Creemos también que los usuarios de los estrechos tienen un poderoso incentivo para observar escrupulosamente las reglas de seguridad que hemos propuesto".

Aunque Stevenson hizo alusión al segundo problema causado por el impasse del estrecho de Malaca, a saber, la inmediata necesidad de mejorar las ayudas a la navegación y de establecer un plan de separación de tráfico, proponiendo la adopción de un tratado a fin de exigir a todos los buques el cumplimiento de los planes de separación de tráfico establecidos por IMCO, la posición de Estados Unidos ofrece una solución, que en el mejor de los casos recién en 1975 podría dar por resultado la iniciación de un proyecto de ayudas a la navegación.

El espectro de un desastre marítimo, con el consiguiente estrago en los litorales de Malasia y Sumatra, no permite al mundo marítimo esperar la convocación de la Conferencia de Derechos del Mar y luego un tiempo adicional para que la Convención sea ratificada por la cantidad de naciones signatarias requeridas.

Primero, debe aceptarse como un hecho que las naciones costeras están justamente preocupadas por asuntos de límites internacionales y por la forma en que sus aguas serán usadas y que permanecerán inflexibles en su oposición a que una corporación internacional como IMCO, tome la dirección en mejorar la seguridad de navegación en los estrechos.

Sin embargo, el creciente tráfico en los estrechos, obliga a encontrar alguna alternativa a IMCO. Tal alternativa debería tener un nuevo instrumento orga-

nizativo para iniciar el proyecto y que éste fuera financiado por las grandes compañías petroleras y de navegación, o sus gobiernos, los cuales se encontrarían beneficiarios de tal proyecto.

Por ejemplo, el Banco Mundial o el Banco de Desarrollo Asiático o una nueva corporación establecida por las Naciones Unidas, podría administrar el proyecto en nombre de los tres países costeros, o a petición de ellos. Uno de los Bancos podría ofrecer la mejor solución, ya que podría adelantar los fondos de construcción, recibiendo al mismo tiempo las donaciones de las partes contribuyentes.

Específicamente, habría que tomar las siguientes medidas:

Que las compañías petroleras y de navegación se reúnan para considerar el proyecto, acuerden juntar los fondos necesarios y establezcan un consorcio para hablar en nombre de los contribuyentes.

Que los estados costeros y el consorcio designen un agente administrador de los fondos para ayudar a disponer el financiamiento y administrar el proyecto.

Ampliar y concluir las actuales operaciones de reconocimiento.

Que los estados litorales y el consorcio acuerden (en base a los resultados del reconocimiento) las mejores soluciones técnicas para la navegación segura, por ejemplo, un plan de separación de tráfico y/o canales para buques de calado profundo.

Que los expertos de IMCO examinen y ratifiquen los resultados de los reconocimientos y los canales recomendados.

Que el agente administrador del financiamiento efectúe los contratos para la instalación y administración del sistema de navegación seguro a través de propuestas internacionales competitivas.

Que IMCO proporcione asistencia técnica al agente administrador de los fondos.

Que los contribuyentes sigan pagando los gastos anuales de mantenimiento.

Aparentemente esta solución no presenta problemas legales y no debería estar en conflicto con la posición de los países costeros de que la vía marítima es territorial, o la posición de las potencias con litoral con respecto a los derechos de paso a través de los estrechos internacionales según el Derecho Marítimo Internacional, siempre que: 1) las donaciones al agente administrador de financiamiento sean totalmente voluntarias y 2) a los gobiernos y compañías no contribuyentes se les conceda derechos de paso para sus buques a través de los estrechos, iguales a los que tienen los gobiernos y compañías contribuyentes.

También hay precedentes en el mundo marítimo en cuanto al financiamiento de ayudas a la navegación en aguas territoriales y en alta mar. En el Medio Oriente hay un "Acuerdo Internacional respecto al mantenimiento de ciertas luces en el mar Rojo". Este "acuerdo" dispone el financiamiento de ayudas a la navegación mediante contribuciones de los gobiernos que suscriben el acuerdo. En el momento presente hay 12 signatarios: Liberia, Noruega, Italia, URSS, Holanda, Suecia, Dinamarca, Estados Unidos, Pakistán, República Arabe Unida, Gran Bretaña y la República Federal de Alemania.

Es un axioma que mejorando las ayudas a la navegación puede reducirse el riesgo de varadura o colisión. Cuando el gasto presupuestado de 4,1 millones de dólares para establecer un sistema operativo de ayudas por 20 años se compara con el costo del desastre del "Torrey Canyon" de 28 millones de dólares, es evidente que el precio es razonable.

No es exagerado establecer otro axioma: será más costoso para los estados costeros y para el mundo no mejorar las ayudas para la navegación en los estrechos, que hacer los mejoramientos. El tiempo corre. La comunidad marítima mundial debería dar una alta prioridad al mejoramiento de la seguridad de navegación en los estrechos de Malaca.