



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

**LA REGLAMENTACION FLUVIAL INTERNACIONAL
(ANÁLISIS TEÓRICO - PRAGMÁTICO).**

XCPB
ley 3

1979

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES
P R E S E N T A :
LUIS FRANCISCO CABELLO GUEVARA



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

I N D I C E :

Página

INTRODUCCION..... 7

PARTE PRIMERA. GENERALIDADES DE LAS VIAS FLUVIA-
LES..... 13

CAPITULO I. IMPORTANCIA..... 15

CAPITULO II. UTILIZACION..... 17

1. Como medios de transporte y comunicación..... 17

1.1. La navegación..... 17

1.2. Transporte de maderas..... 19

2. Como suministradores de agua..... 19

3. Como suministradores de alimentos acuáticos..... 23

4. <u>Como generadores de energía eléctrica</u>	25
CAPITULO III. CLASIFICACION.....	26
CAPITULO IV. DESARROLLO HISTORICO E INTERNACIONALIZACION.....	32
1. <u>Ríos Europeos</u>	32
2. <u>Ríos Americanos</u>	37
3. <u>Resultados</u>	38
PARTE SEGUNDA. ASPECTOS TEORICOS DE LA REGULACION FLUVIAL INTERNACIONAL.....	40
CAPITULO UNICO. EL DERECHO INTERNACIONAL FLUVIAL.....	41
1. <u>Concepto y Definición</u>	41
2. <u>Antecedentes</u>	42

2.1. Derecho Romano.....	42
2.2. Derecho Feudal.....	44
3. <u>Principios Generales</u>	45
3.1. Principios para la navegación de las vías fluviales internacionales.....	45
3.2. Principios para el aprovechamiento industrial y agrícola de las vías fluviales internacionales.....	59
PARTE TERCERA. ASPECTOS PRACTICOS DE LA REGULACION FLUVIAL INTERNACIONAL.....	96
CAPITULO 1. EUROPA.....	97
1. <u>La navegación</u>	98
1.1. Principios generales.....	98
1.2. Administración y control.....	104
2. <u>Usos distintos a la navegación</u>	115
2.1. Obtención de energía hidroeléctrica.....	116

2.2. Pesca.....	118
2.3. Otros usos.....	119
3. <u>Lucha contra la contaminación y prevención de inundaciones</u>	121
CAPITULO II. ASIA.....	124
1. <u>La navegación</u>	125
2. <u>Usos distintos a la navegación</u>	125
CAPITULO III. AFRICA.....	128
1. <u>La navegación</u>	129
2. <u>Usos distintos a la navegación</u>	132
CAPITULO IV. AMERICA.....	135
1. <u>La navegación</u>	136
1.1. Principios generales.....	136

1.2. Administración y control.....	140
2. <u>Usos distintos a la navegación</u>	141
2.1. Obtención de energía hidroeléctrica.....	143
2.2. Pesca y otros usos.....	146
3. <u>Lucha contra la contaminación y prevención de inundaciones</u>	149
4. <u>Desarrollo de cuencas fluviales</u>	152
4.1. La Cuenca del Plata.....	152
4.2. La Cuenca del Amazonas.....	154
CONCLUSIONES.....	157
BIBLIOGRAFIA.....	167
ANEXOS.	
1. DECLARACION DE MONTEVIDEO SOBRE USO -- INDUSTRIAL Y AGRICOLA DE LOS RIOS INTER- NACIONALES.	

Resolución LXXII de la Séptima Conferencia
Internacional Americana;
Montevideo, 24 de diciembre de 1933.

- II. **NORMAS DE HELSINKI SOBRE EL USO DE LAS AGUAS DE RIOS INTERNACIONALES.**
Aprobadas por la Asociación de Derecho Internacional en su 52a. Conferencia;
Helsinki, agosto de 1966.

- III. **REGLAMENTO PARA LA LIBRE NAVEGACION DE LOS RIOS; ARTICULOS CONCERNIENTES A LA NAVEGACION DE LOS RIOS QUE, EN SU CURSO NAVEGABLE, SEPARAN O ATRAVIESAN DIFERENTES ESTADOS.**
Anexo 16 del Acta Final del Congreso de Viena,
del 9 de junio de 1815.

- IV. **CONVENCION RELATIVA AL REGIMEN DE LA NAVEGACION SOBRE EL DANUBIO.**
Belgrado, 18 de agosto de 1948.

- V. **DECLARACION DE ASUNCION SOBRE APROVECHAMIENTO DE RIOS INTERNACIONALES.**
Resolución 25 de la IV Reunión de Cancilleres
de los Países de la Cuenca del Plata;
Asunción, 3 de junio de 1971.

- VI. **TRATADO DE COOPERACION AMAZONICA.**
Brasilia, 3 de julio de 1978.

I N T R O D U C C I O N

Una de las grandes preocupaciones del Derecho Internacional - Público actual lo constituye la reglamentación de las vías fluviales - internacionales. Tal reglamentación debe ser entendida en un sentido amplio, incluyendo los aspectos más importantes del aprovechamiento de estas corrientes, es decir, la navegación, el transporte de maderas, la obtención de energía hidráulica, la irrigación de tierras de cultivo, la pesca y el uso doméstico, así como la lucha contra la contaminación de las aguas, la prevención y control de las inundaciones y de la erosión, y la utilización racional de los recursos hidráulicos de las cuencas fluviales internacionales.

Como vemos, los ríos internacionales representan una fuente muy apreciable de desarrollo económico para los países que bañan, y de ahí que estos países se estén dedicando constantemente a reglamentar su utilización, de manera lo más completa y adecuada posible, de conformidad con los distintos intereses que confluyen; todo ello por medio de numerosos instrumentos de carácter jurídico, tanto prácticos: tratados, convenciones y declaraciones, como teóricos: estudios e investigaciones, realizados ya sea en forma unilateral, bilateral o multilateral, o bien a través de las diferentes organizaciones internacionales, gubernamentales y no gubernamentales, de las que dichos Estados forman parte.

De estas actividades ha resultado la existencia de normas y -- principios generales aplicables a la utilización, en todos los niveles, de las vías fluviales internacionales, que son los que conforman el - Derecho Internacional Fluvial en la actualidad.

En este trabajo pretendemos establecer un planteamiento más o menos esquemático del tema que nos ocupa. Comenzaremos esbozando un marco global que incluya tanto la importancia que desde siempre han tenido los ríos para el desarrollo y las relaciones de los diferentes pueblos de la sociedad, y otras cuestiones acerca de la diversa

utilidad y clasificación de esas vías, como su evolución histórica y - proceso de internacionalización.

Es necesario aclarar que, para los efectos de este trabajo, se - usarán indistintamente los términos vía fluvial internacional, corriente fluvial internacional, y río internacional, entendiéndose por ellos los que corren por o entre los territorios de dos o más Estados,⁽¹⁾ y que, además, presentan cierto interés internacional.

Más adelante entraremos a considerar los elementos teóricos de la reglamentación fluvial internacional, es decir, los principios generales que existen sobre la materia, incluyendo su proceso de elaboración.

Finalmente, nos ocuparemos de las cuestiones prácticas de dicha reglamentación, intentando determinar si los principios generales del - Derecho Internacional Fluvial se han aplicado y en qué medida, en - las distintas regiones del mundo; expondremos los casos que consideramos representativos de los puntos más relevantes que son motivo de reglamentación sobre ríos internacionales. Así, veremos la situación jurídica de estas corrientes en relación con su uso para la navegación: ríos europeos principalmente; para el aprovechamiento industrial y - agrícola: Bravo y Colorado, Mekong, Plata y afluentes, Nilo; y para el desarrollo integral de cuencas hidrográficas o fluviales: Plata, Amazonas, Congo y Níger.

(1) Definición dada por la Asociación de Derecho Internacional en su sesión de Dubrovnik de 1956. (Ver: Osmańczyk, Edmund Jan, - Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones -- Unidas, p. 954; Cruz Miramontes, Rodolfo, Derecho Internacional Fluvial, pp. 138-140; ONU, Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 1974, v. II, segunda parte, pp. 215-216; y OEA, Ríos y lagos internacionales, 1967, pp. 119-120).

En este sentido, creímos acertado hacer un apartamiento entre la navegación y los demás usos, debido a que la reglamentación de la primera ha presentado ciertas características distintas de un continente a otro. El punto referente a la contaminación de las aguas y al problema de las inundaciones será examinado, así mismo, en forma separada, por la importancia especial que estas cuestiones representan en la actualidad.

Las variantes que utilizaremos a lo largo de nuestro estudio son, principalmente, de carácter jurídico, es decir, los principios del Derecho Internacional Público, concretamente los de soberanía estatal, interés internacional, responsabilidad internacional y cooperación internacional, y del Derecho Fluvial Internacional, o sean, los de libre navegación e igualdad de trato, y principios para el aprovechamiento industrial y agrícola de los ríos internacionales.

Sin embargo, lo anterior no quiere decir que no tomemos en cuenta también, aunque sea someramente, los factores políticos y económicos, tanto nacionales como internacionales, que concurren, y que son los que determinan en última instancia el status jurídico y la utilización de esas corrientes de agua.

En cuanto a la metodología aplicada, creímos conveniente basarnos en una combinación de los sistemas deductivo e inductivo, debido a que la flexibilidad del tema no permite en ciertos casos la utilización de métodos demasiado rigurosos e invariables, y tratar de establecer un método único hubiese hecho muy difícil el planteamiento del tema desarrollado.

En base a lo anterior, se pueden señalar algunos de los postulados que consideramos son importantes en relación con la reglamentación fluvial internacional.

Por principio de cuentas, tal reglamentación debe estar acorde con la importancia o utilidad de la vía fluvial de que se trate, de manera que responda a los intereses y necesidades económico-políticos de los Estados ribereños. Por ello, son estos países los únicos que deben y tienen el derecho de determinar esa reglamentación.

Si tomamos en cuenta que la importancia o utilidad de cada río está variando constantemente como resultado de los cambios ocurridos en aquellos intereses y necesidades, la reglamentación establecida no puede permanecer estática, sino que deberá estar adaptándose a las circunstancias, en vistas a su aplicación práctica y efectiva.

En segundo lugar, debemos mencionar que la reglamentación de un río internacional debe incluirlo, cuando es factible, en un sentido amplio, es decir, no sólo como una corriente de agua en sí, sino también dentro de un contexto global, en su carácter de cuenca fluvial o hidrográfica, que abarque tanto los recursos hidráulicos como las demás potencialidades económicas de la región. Creemos que de esta forma la situación jurídica de cada río podrá responder aún más a las prioridades de desarrollo socio-económico de sus países ribereños.

Finalmente, es obvio que la utilización de los recursos hidráulicos de una vía fluvial internacional debe hacerse siempre en forma lo más racional posible, de tal suerte que redunde en beneficio de los países que de ella dependen.

Intimamente ligada a lo anterior se encuentra la cuestión de la contaminación de las aguas, que, a nuestro parecer, es un rubro que debe ser bien reglamentado, debido a que, como consecuencia del incremento en el desarrollo socio-económico mundial, la disponibilidad de recursos hidráulicos no salobres es cada vez menor, y su demanda tiende a aumentar constantemente.

En este sentido, los Estados se están preocupando cada día más por fijar claramente sus derechos y obligaciones relacionados con la conservación, tanto cualitativa como cuantitativa, de sus aguas dulces. Ello no solamente en lo que respecta a los ríos internacionales -o nacionales-, sino también a las demás fuentes de recursos hidráulicos, como son los lagos y las corrientes subterráneas.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, procedamos ahora al desarrollo de nuestra investigación, esperando pueda ser de utilidad para los estudiosos de las Relaciones Internacionales.

PARTE PRIMERA

GENERALIDADES DE LAS VIAS FLUVIALES

Desde siempre, el recurso agua ha sido vital para el desarrollo de la humanidad. Biológicamente, junto con el aire, es el elemento natural sin el cual la vida sobre la tierra sería imposible.

Su uso puede ser doméstico y económico, incluyendo en esta última rama, la agricultura, la pesca y la industria.

Es vital para la existencia del hombre, de los animales y de los vegetales; sirve como promotor industrial y agrícola, y puede ser utilizada contra incendios. Debido a su importancia, algunos pueblos de la antigüedad le rendían culto religioso, como los griegos y los romanos. (1)

El agua existe en abundancia: en el mar, en ríos, arroyos y lagos. Sin embargo, puede escasear, no sólo a causa de factores naturales, sino también por la acción del hombre: utilización irracional, contaminación, entre otros muchos factores. (2)

Posteriormente, al considerar la utilización de los ríos, tocaremos más a fondo el problema de la conservación y purificación del agua. Por ahora baste decir que cuestiones como éstas, y las referentes a la lucha contra la contaminación y la prevención de inundaciones, son motivo de una preocupación constante en el plano nacional e internacional, tanto en sus aspectos económico y social como en el político y jurídico.

(1) Nueva Enciclopedia Temática, t. 5, p. 36.

(2) Idem.

CAPITULO I

IMPORTANCIA

Desde la antigüedad, los ríos han tenido una gran importancia para las civilizaciones. "Todas las grandes culturas se han recostado sobre ellos"; (3) de esta forma, vemos que la mayoría de las ciudades más importantes de la actualidad se encuentran asentadas a la orilla de los ríos; así podemos destacar a Roma, en el Tíber; Londres, en el Támesis; París, en el Sena; Rotterdam, en el Rhin; (4) Nankín, en el Yang-tsé-Kiang; Leopoldville, en el Congo; Buenos Aires y Montevideo, en el Plata; todas ellas fundadas en diferentes épocas y circunstancias; algunas, capitales nacionales, y otras, importantes puertos fluviales.

Para que dichas ciudades y pueblos pudiesen desarrollarse, había que tomar en cuenta las ventajas que representaba para ellos la cercanía de una corriente fluvial, pues, como veremos más adelante, los ríos pueden ser utilizados con diversos fines. Esto no obstante -- que dicha cercanía puede constituir, por otro lado, un peligro, tomando en consideración que las crecidas de los ríos producen en muchos casos inundaciones, en perjuicio de las poblaciones aledañas y sus tierras de cultivo. (5)

La importancia de los ríos es visible, tanto desde el punto de vista económico-social, como desde el jurídico-político.

(3) Allende, Guillermo L., Derecho de Aguas, pp. 149-150.

(4) Ver Nueva Enciclopedia Temática, t. 6, pp. 532-534.

(5) Nueva Enciclopedia Temática, t. 1, p. 423.

Desde el punto de vista económico-social, representan una -- fuente de riqueza y desarrollo; sirven para hacer prosperar la agricultura, por medio del regadío; ayudan al desarrollo del comercio, pues sirven de vías de tránsito de mercancías; e incrementan la industria -- como fuentes generadoras de energía eléctrica.⁽⁶⁾

Esta importancia económico-social reviste, al mismo tiempo, un carácter jurídico y político, pues cada vez más se hace necesaria -- una reglamentación que abarque todos los aspectos de dichas vías, y que pueda responder a los diferentes intereses que intervienen, tanto a nivel nacional como internacional.

(6) Nueva Enciclopedia Temática, t. 6, pp. 531-532.

CAPITULO II

UTILIZACION

La utilización de los ríos se ha desarrollado paralelamente a la historia de la sociedad. Tan es así que ya los egipcios hace más de 4,000 años habían construido diversas obras de canalización, control, almacenamiento y distribución de las aguas del río Nilo, con vistas al desenvolvimiento agrícola de sus tierras.⁽⁷⁾

La utilización de las vías fluviales está en función de su diverso carácter: como medios de transporte y comunicación; como suministradores de agua; como suministradores de alimentos acuáticos; y como generadores de energía eléctrica.⁽⁸⁾

1. Como medios de transporte y comunicación.

De este punto se deduce la utilización de los ríos para la navegación, el transporte de maderas a flote, y la eliminación de residuos.

1.1. La navegación.

Desde la antigüedad, los ríos han presentado una gran importancia para el comercio internacional, pues constituyen vías de fácil acceso para el transporte de mercancías tierra adentro.⁽⁹⁾

(7) Nueva Enciclopedia Temática, t. 5, p. 36.

(8) El orden expuesto de usos no implica prioridad, pues ésta depende de factores temporales y/o locales.

(9) Ver Nueva Enciclopedia Temática, t. 6, p. 532.

Por ello, la navegación fluvial ha evolucionado en forma paralela a la marítima, y su desarrollo se ha visto igualmente favorecido por los distintos avances náuticos que han ido apareciendo.⁽¹⁰⁾

Debemos hacer la distinción entre ríos navegables y no navegables. El grado de navegabilidad de una corriente fluvial depende de diversos factores: profundidad, anchura, caudal, existencia de rápidos y cascadas, entre otros.

Así, para que un río pueda considerarse navegable, habrá de reunir ciertos requisitos físicos, como por ejemplo, profundidad suficiente para el calado de los barcos, anchura que permita el paso de los mismos, desnivel poco pronunciado, caudal medio e inexistencia de rápidos y caídas de agua.⁽¹¹⁾

En nuestros días, los acuerdos internacionales, tanto bilaterales como multilaterales, que reglamentan la navegación fluvial, son innumerables, y algunos de ellos habremos de considerar más adelante.

(10) V. gr. la brújula; el astrolabio; el cuadrante; el cronómetro; la vela y la turbina para la locomoción de los barcos; el timón para su dirección; y la substitución de la madera por el hierro y - de éste por el acero en su construcción. Para hondar sobre el desarrollo de la navegación en general y su relación con el comercio, ver p. ej. Duché, Jean, *Las grandes rutas del comercio*; y *Nueva Enciclopedia Temática*, t. 6, pp. 443 y ss. Respecto a la navegación fluvial, ver *Nueva Enciclopedia Temática*, t.6, pp. 531 y ss.

(11) Ver más adelante la clasificación de los ríos según su navegabilidad.

1.2. Transporte de maderas.

El otro uso que se deriva de los ríos como medios de transporte lo constituye la conducción de maderas de un lugar a otro; este uso se realiza aprovechando el flujo del agua, principalmente en los ríos de mayor caudal e inclinación.

Ejemplos de ríos utilizados con este fin son los escandinavos, - que por su caudal 'torrentoso' no son factibles para la navegación⁽¹²⁾

Cabe mencionar aquí que las vías fluviales pueden ser utilizadas también en la eliminación de residuos.⁽¹³⁾

2. Como suministradores de agua.

Con referencia a este aspecto, podemos decir que el suministro de agua a poblaciones y al campo se realiza por medio de dos tipos de recursos: por un lado, los ríos, los lagos y los depósitos superficiales, y por el otro, las corrientes subterráneas, o sea, los manantiales y pozos.⁽¹⁴⁾

En cuanto a los ríos, pueden tener dos usos distintos:

De consumo doméstico; y

De irrigación para la agricultura.

(12) Nueva Enciclopedia Temática, t. 6, p. 537.

(13) Baxter, R.R., Vías acuáticas internacionales, p. 2.

(14) Nueva Enciclopedia Temática, t. 5, p. 36.

Respecto al consumo doméstico, el suministro de agua potable a las ciudades representa uno de los problemas más importantes para su desarrollo.

Este abastecimiento fue, durante la Antigüedad y la Edad Media, condición esencial en la seguridad de las poblaciones, pues la carencia de ella las podía hacer fácilmente presas de factores externos, como en caso de guerra; es por eso que siempre procuraron establecerse en lugares donde la disponibilidad de agua fuese segura y permanente, y en este sentido los ríos han constituido fuentes importantes de recursos hidráulicos.(15)

En la época de los romanos se construyeron los primeros acueductos para el suministro de agua a las ciudades. En la actualidad, y a partir del siglo XVI, se han desarrollado otros mecanismos de abastecimiento, como bombas, represas o "depósitos de reserva", norias y túneles. La construcción de estos sistemas es muy costosa y su manutención debe cuidarse de forma que las aguas no sufran contaminación. (16)

En general, estos mecanismos consisten en la recolección de las aguas de los ríos y lagos, y en su almacenamiento y distribución final a los lugares de consumo; para ello es aprovechado el declive del terreno.(17)

Con el fin de poder conducir el agua de los ríos a grandes distancias, se han construido acueductos modernos, como el del Río Colorado, en Estados Unidos, que lleva el agua de este río a las poblaciones del sur de California, incluyendo la ciudad de Los Angeles.(18)

(15) Nueva Enciclopedia Temática, t. 7, pp.339-340.

(16) Idem, pp. 340-343.

(17) Nueva Enciclopedia Temática, t. 1, p. 423.

(18) Nueva Enciclopedia Temática, t. 6, p. 432; y t. 7, p. 342.

En Francia se encuentra el túnel que conduce el agua del Ródano a la ciudad de Marsella.⁽¹⁹⁾

Sin embargo, el agua que fluye siempre tiene un cierto grado de contaminación, que se ve incrementado por los desperdicios industriales y domésticos que son arrojados a las corrientes fluviales, haciéndose imposible su aprovechamiento integral.⁽²⁰⁾ Por ello, se hace necesario encontrar formas para impedir que el agua sea contaminada, y para purificarla, en vistas a su conservación.

Entre estas formas podemos citar la construcción de más y mejores sistemas de tratamiento de aguas de albañal, la instalación de presas en los ríos de mayor caudal, evitar en lo posible el depósito de desperdicios industriales en los ríos, y el aprovechamiento racional de los recursos hidráulicos por las distintas poblaciones.⁽²¹⁾

Para la purificación del agua se utilizan, desde el siglo pasado, diversos sistemas o métodos: "tanques de sedimentación", por medio de los cuales se separan las arenas y el barro del agua; "filtros de arena", que eliminan el 95% de los gérmenes que se encuentran en ella; sustancias químicas, como el cloro, la cal, el sulfato de cobre y el yodo, que sirven para purificarla.⁽²²⁾

Aún así, actualmente se siguen buscando nuevas y mejores formas de purificación y abastecimiento del agua a los centros de consumo.⁽²³⁾ Sólo así se podrá lograr la conservación del agua en cantidades suficientes para cubrir la demanda que de ella se hace, en forma lo más racional posible.

(19) Nueva Enciclopedia Temática, t. 6, pp. 430 y 432.

(20) Nueva Enciclopedia Temática, t. 5, p. 37.

(21) Idem.

(22) Nueva Enciclopedia Temática, t. 7, pp. 344-345.

(23) Idem, p. 345.

Los ríos han tenido, desde siempre, gran importancia para la agricultura de los pueblos que se desarrollan en sus márgenes. Así, por ejemplo, "el Nilo, el Tigris y el Eufrates proporcionaron el agua necesaria para hacer crecer las siembras de los pueblos más grandes de la antigüedad".(24) Por ello, los egipcios, los pueblos mesopotámicos, los moros durante su invasión a la Península Ibérica, los incas en América del Sur, todos ellos establecieron, en una forma u otra, sistemas de riego.(25)

La cuestión fundamental en torno a la irrigación la constituye la forma en que deba ser elevada el agua, pues habiéndose logrado esto, podrá ser fácilmente conducida a las regiones agrícolas.(26)

Para extraer el agua directamente de los ríos, puede ser elevada por medio de bombas de diferente tamaño y potencial; pero cuando, por diversos factores naturales, no se puede obtener de esta forma, entonces se hace necesaria la construcción y utilización de presas para el riego artificial. Se soluciona el problema de la elevación del agua, pues las presas no requieren de ella; sin embargo, la construcción y el mantenimiento de las presas son muy costosos, y en este caso el agricultor deberá pagar por el agua que le es suministrada.(27)

Además, los sistemas de suministro de agua requieren no sólo de las presas, sino también de otras construcciones, como acueductos, túneles y en fin, los diversos medios que hoy día conoce la humanidad.(28)

(24) Nueva Enciclopedia Temática, t. 6, pp. 531-532.

(25) Nueva Enciclopedia Temática, t. 5, pp. 24-25.

(26) Idem, p. 25.

(27) Ibidem, pp. 25-26.

(28) Nueva Enciclopedia Temática, t. 7, pp. 341-343.

Los ríos han tenido, desde siempre, gran importancia para la agricultura de los pueblos que se desarrollan en sus márgenes. Así, por ejemplo, "el Nilo, el Tigris y el Eufrates proporcionaron el agua necesaria para hacer crecer las siembras de los pueblos más grandes de la antigüedad".(24) Por ello, los egipcios, los pueblos mesopotámicos, los moros durante su invasión a la Península Ibérica, los incas en América del Sur, todos ellos establecieron, en una forma u otra, sistemas de riego.(25)

La cuestión fundamental en torno a la irrigación la constituye la forma en que deba ser elevada el agua, pues habiéndose logrado esto, podrá ser fácilmente conducida a las regiones agrícolas.(26)

Para extraer el agua directamente de los ríos, puede ser elevada por medio de bombas de diferente tamaño y potencial; pero cuando, por diversos factores naturales, no se puede obtener de esta forma, entonces se hace necesaria la construcción y utilización de presas para el riego artificial. Se soluciona el problema de la elevación del agua, pues las presas no requieren de ella; sin embargo, la construcción y el mantenimiento de las presas son muy costosos, y en este caso el agricultor deberá pagar por el agua que le es suministrada.(27)

Además, los sistemas de suministro de agua requieren no sólo de las presas, sino también de otras construcciones, como acueductos, túneles y en fin, los diversos medios que hoy día conoce la humanidad.(28)

(24) Nueva Enciclopedia Temática, t. 6, pp. 531-532.

(25) Nueva Enciclopedia Temática, t. 5, pp. 24-25.

(26) Idem, p. 25.

(27) Ibidem, pp. 25-26.

(28) Nueva Enciclopedia Temática, t. 7, pp. 341-343.

En la obtención de agua para la agricultura debe cuidarse que la misma no se desperdicie, y que se suministre en las cantidades -- apropiadas y que requiere cada tipo de cultivo. (29)

Gracias al riego artificial, grandes extensiones de tierra, antes estériles, han alcanzado en la actualidad un grado considerable de -- producción agrícola en beneficio de sus pobladores. (30)

3. Como suministradores de alimentos acuáticos.

El uso resultante de este aspecto de las vías fluviales es la pesca. La pesca en general es una de las actividades más importantes -- dentro de la economía mundial, y su importancia radica en la riqueza de recursos susceptibles de ser explotados. Sin embargo, esta explotación debe hacerse en la forma más racional posible, con la finalidad de que pueda redundar en beneficio de las comunidades que dependen de ella. Por otro lado, el avance tecnológico experimentado después de la Segunda Guerra Mundial ha hecho factible cada vez más la posibilidad de extracción en mayores cantidades de los recursos pesqueros, tanto marítimos como fluviales.

De acuerdo a nuestra Ley de Pesca, (31) esta actividad puede -- ser: a) De Consumo doméstico; b) Comercial; c) De Investigación -- Científica; y d) Deportiva. (32) La primera es la que se ejecuta "sin

(29) Nueva Enciclopedia Temática, t. 5, p. 29.

(30) Idem.

(31) Ley Federal para el Fomento de la Pesca, del 10 de mayo de -- 1972. Ver texto, con comentarios, en: Sierra, Carlos J., Ante cedentes y análisis de la legislación pesquera de México, México, Departamento de Pesca, 1978, pp. 39-140.

(32) Art. 6.

propósito de lucro y con el objeto de obtener productos comestibles para el consumo de subsistencias de quien la realiza y de sus familiares";(33) pesca comercial es la realizada "por personas físicas o morales con fines de lucro, por sociedades cooperativas de producción pesquera y por ejidos";(34) la de investigación científica es la que, sin ánimo de lucro, "tiene por objeto el estudio, experimentación, cultivo o repoblación de las especies";(35) finalmente, la deportiva es la que, sin tener propósitos lucrativos, "se practica con fines de esparcimiento y con los implementos que determine el reglamento".(36)(+)

Existe gran variedad de productos pesqueros de agua dulce. Entre los más apreciados por el hombre podemos citar: el pez luna; la trucha; la perca; la carpa; el robalo; el pez caimán; el esturión, cuyos huevecillos constituyen el caviar, y el salmón, ambos viven por temporadas en el mar y en ríos y arroyos; las anguilas, que nacen y mueren en el mar, pero viven la mayor parte del tiempo en agua dulce; el caracol, el cangrejo y el camarón de agua dulce.(37)

Dentro de la fauna acuática existen especies destinadas a la alimentación y otras de las que se obtienen productos industriales. De estas últimas, una de las más importantes desde el punto de vista económico es la madreperla u ostra de agua dulce, de la que se obtiene

(33) Art. 7.

(34) Art. 8. Debemos mencionar que, en virtud del Art. 11 de la misma Ley, la pesca comercial se halla dividida en: a) "De ribera, cuando se realice en aguas interiores o aguas del mar territorial", y b) "De altura, cuando se efectúe en otras aguas".

(35) Art. 9.

(36) Art. 10.

(+) Para un estudio comparado con la ley anterior, del 31 de diciembre de 1949, los lectores podrán acudir a Cervantes Ahumada, Raúl, Derecho Marítimo, pp. 507-544.

(37) Nueva Enciclopedia Temática, t. 3, pp. 6-35.

el nácar, útil en la elaboración de botones y otros artículos, y en ocasiones perlas de gran valor.⁽³⁸⁾

4. Como generadores de energía eléctrica.

De este concepto se concluye la utilización de los ríos con fines industriales y de servicios públicos, así como para uso doméstico. La energía hidroeléctrica se aprovecha para el funcionamiento de las fábricas y enceres domésticos, y para el alumbrado urbano y rural.

Para la obtención de energía eléctrica de los ríos se utiliza la rueda hidráulica, que es movida utilizando la fuerza de la corriente. Puede ser de tres tipos, atendiendo a su forma de alimentación: de --impulsión superior, lateral o inferior. Entre las más modernas encontramos la Pelton y la turbina; la primera requiere de una caída de agua elevada, y la segunda de un abundante caudal.⁽³⁹⁾

El potencial hidroeléctrico de los ríos es un factor de desarrollo económico muy apreciable, tanto para la comunidad internacional en general, como para los países ribereños de estas corrientes en particular, y, como veremos posteriormente, ha sido objeto de numerosos tratados internacionales.

(38) Idem, p. 35.

(39) Nueva Enciclopedia Temática, t. 1, pp. 423 y 425.

CLASIFICACION

Hasta ahora ha habido numerosos intentos de crear una clasificación de los ríos que responda a los distintos aspectos de los mismos. Sin embargo, como dice Cruz Miramontes, "pese a todos estos intentos no ha surgido aún la teoría que resuelva todos los problemas existentes y que tome en cuenta todos los factores".⁽⁴⁰⁾

La elaboración de las clasificaciones hechas al respecto ha respondido a diversos criterios, como el físico-geográfico, el político y el jurídico. El autor mencionado critica estas teorías de clasificación, afirmando que algunas de ellas no abarcan a todos los ríos, otras se basan en criterios poco firmes o difíciles de establecer, y otras más no consideran la situación particular de las vías fluviales americanas.⁽⁴¹⁾

Veamos ahora estas clasificaciones:

A) Clasificación de las vías fluviales según su carácter:

1.- Ríos principales. Entendiéndose por ellos los del cauce mayor y a los cuales van a depositar sus aguas los tributarios. Estos ríos pueden desembocar en el mar o bien en un lago o laguna.

2.- Ríos tributarios. Los de cauce menor y que desembocan en uno principal.⁽⁴²⁾

B) Clasificación de las vías fluviales por su caudal:

(40) Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, p. 102.

(41) Idem, pp. 102-105.

(42) Ibidem, p. 98.

- 1.- Río. Corriente de caudal abundante y permanente.
- 2.- Arroyo. Corriente de caudal menor y más o menos continuo.
- 3.- Torrente. Corriente de caudal variable y seco en ocasiones.⁽⁴³⁾

C) Clasificación de las vías fluviales por su navegabilidad:

- 1.- Navegables.
- 2.- No navegables.⁽⁴⁴⁾

Como dijimos al considerar las vías fluviales como medios de transporte y comunicación, su navegabilidad depende de diversos elementos naturales como la profundidad, la anchura, el caudal, el declive y la existencia de rápidos y cascadas.

Los ríos navegables se dividen, a su vez, en:

- 1.- De navegación exclusivamente fluvial.
- 2.- De navegación marítimo-fluvial.⁽⁴⁵⁾

La distinción entre estos dos últimos tipos de corrientes fluviales sólo ha sido considerada en la práctica en forma confusa e inconsciente, y su importancia, inclusive, había sido olvidada por la doctrina.⁽⁴⁶⁾

De cualquier manera, en el caso de los ríos de navegación marítimo-fluvial, cuando pertenecen a varios Estados, pueden suscitarse conflictos, pues el dueño de la desembocadura está en posibilidad de no permitir el paso a terceros, con el fin de ser el único que pueda

(43) Allende, Guillermo L., Derecho de Aguas, pp. 177-179.

(44) Idem, pp. 180-183; Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, pp. 93-94.

(45) Cruz Miramontes, op. cit., p. 100.

(46) Opinión de Charles Dupuis, cit. en Cruz Miramontes, op. cit., p.

comerciar con el ribereño superior, y este último, obviamente, deseará la libre navegación para facilitar su comercio.⁽⁴⁷⁾

D) Clasificación de las vías fluviales desde el punto de vista de su trayectoria:

De las diferentes clasificaciones que hay en base a la trayectoria seguida por el curso de los ríos, se deduce que éstos pueden ser:

1.- Nacionales.

2.- Internacionales.

Hasta 1919 se utilizó el término "ríos comunes" para determinar los ríos internacionales. Este último término fue adoptado en el Tratado de Paz de Versalles, de ese año, donde, por otro lado, no se habla propiamente de vías fluviales, sino de ríos,⁽⁴⁸⁾ lo que no está en perjuicio del concepto utilizado en nuestro trabajo.

Por vía fluvial nacional se entiende la que, durante su trayectoria, no trasciende los límites territoriales de un Estado.

Por su parte, y de acuerdo a la definición establecida por la Asociación de Derecho Internacional en 1956, río internacional es - "el que fluye por los territorios de dos o más Estados, o entre dichos territorios".⁽⁴⁹⁾

⁽⁴⁷⁾ Cruz Miramontes, op. cit., p. 99.

⁽⁴⁸⁾ Idem, p. 94.

⁽⁴⁹⁾ Ver Osmańczyk, E.J., Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas, p. 954.

De esto último resulta una subdivisión de las vías fluviales internacionales en:

1.- Fronterizas o contiguas. Las que corren entre los territorios de dos o más Estados, es decir, que los limitan; y

2.- Sucesivas. Las que atraviesan los territorios de dos o más Estados.

Un mismo río internacional puede ser, a la vez, fronterizo y sucesivo, como es el caso del Rin, el Danubio, el Uruguay, afluyente del Plata, y otros.⁽⁵⁰⁾

La soberanía territorial sobre los ríos contiguos y sucesivos es compartida por los Estados ribereños. Sin embargo, ha habido diferencias en cuanto a la delimitación de esta jurisdicción cuando se trata de un río fronterizo. Por un lado se encuentra la escuela de la línea media del río, cuyos orígenes se remontan al Derecho Romano, y que fue muy seguida hasta el siglo XIX.

Este sistema tiene la desventaja de que la frontera no es estable, pues está sujeta a los cambios que pueda sufrir el curso de la vía fluvial; un ejemplo de ello lo vemos en los cambios de cauce experimentados por el Río Bravo, fronterizo entre México y los Estados Unidos, y las consecuencias que esto ha ocasionado.⁽⁵¹⁾

(50) Cruz Miramontes, Derecho Internacional Fluvial, p. 97; Rousseau, Ch., Derecho Internacional Público, p. 391.

(51) Cruz Miramontes, op. cit., p. 95.

Por otro lado, está la escuela de la línea media del canal más profundo del río, o "thalweg", sugerida por Francia en el Congreso de Rastadt en 1798, y que no fue muy aceptada hasta tiempos recientes. Esta teoría es criticada en el sentido de que únicamente es aplicable a los ríos navegables, e incluso, no en todos ellos, como es el caso de los ríos de navegación marítimo-fluvial, v. gr. el Río de la Plata.(52)

En opinión de Cruz Miramontes, las corrientes fluviales deben clasificarse en:

1.- De interés internacional, divididas a su vez en a) comunes, es decir, las que atraviesan los territorios de dos o más Estados; b) fronterizas, las que los limitan; y c) mixtas, las que tienen caracteres de ambas, u otros por los que se las considera de interés general internacional; y

2.- De interés nacional.(53)

Las primeras las define como "las que presentando determinadas características geográficas, hidrológicas, políticas y económicas se les hace objeto de un conjunto de normas jurídicas de validez pública internacional".(54) Por las de interés nacional establece "las que no son objeto de normas jurídicas de validez pública internacional".(55)

(52) Idem, p. 96.

(53) Cruz Miramontes, op. cit., pp. 105-106.

(54) Idem, p. 105.

(55) Ibidem, p. 106.

Como vemos, este autor utiliza el criterio de que a las corrientes fluviales se les considere según su interés, sea nacional o internacional, haciendo hincapié en que los demás factores, como la navegabilidad o no de las mismas, o si éstas son principales o afluentes, no revisten la suficiente importancia para crear clasificaciones especiales.⁽⁵⁶⁾ En general, ha pretendido hacer una compilación que reúna los aspectos más significativos de las distintas ordenaciones que sobre ríos se han elaborado.⁽⁵⁷⁾

(56) Ibidem.

(57) Para profundizar en el estudio de las clasificaciones de los ríos, ver también: Allende, Guillermo L., Derecho de Aguas, pp. -- 177-184; para las escuelas sobre limitación de fronteras en ríos contiguos: Fenwick, Charles G., Derecho Internacional, pp. -- 423-426.

CAPITULO IV

DESARROLLO HISTORICO E INTERNACIONALIZACION

En este apartado nos ocuparemos en forma muy general de la evolución experimentada por los ríos desde la antigüedad hasta nuestros días, bajo la reserva de que se trata solamente de establecer un marco histórico global, que incluya el proceso de internacionalización de los mismos, y sus resultados, y que nos ayude a comprender mejor las cuestiones jurídicas relativas a dichas vías, es decir, el Derecho Internacional Fluvial, lo cual trataremos posteriormente con más detenimiento.

1. Ríos Europeos.

Entre los romanos, el río podía ser público o privado, dependiendo esto del flujo del agua. Así, eran considerados públicos los ríos de flujo permanente o regular, es decir, los "perennia", mientras que eran privados los de flujo irregular, o "torrentia".⁽⁵⁸⁾

Durante la Edad Media y la Edad Moderna, los soberanos locales tenían la propiedad de las porciones de los ríos que pasaban por su territorio, y sólo permitían la navegación a sus súbditos, a los que cobraban impuestos especiales sobre el transporte y tránsito fluvial.⁽⁵⁹⁾

(58) Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, p. 13. En la Parte Segunda de este trabajo se trata más a fondo la cuestión del Derecho Romano con referencia a los ríos.

(59) Rousseau, Ch., Derecho Internacional Público, p. 392.

Se puede considerar la Paz de Westfalia de 1648 como el inicio de una larga serie de acuerdos concluidos sobre corrientes fluviales internacionales.⁽⁶⁰⁾ Como resultado de esta Conferencia, la desembocadura del Escalda quedó cerrada por el lado de las Provincias Unidas, lo que trajo serias consecuencias para el comercio de algunas de las Provincias Católicas que se hallaban bajo el imperio español.⁽⁶¹⁾

A partir de entonces comenzaron a desarrollarse las ideas de internacionalización y libertad de navegación de los ríos. Estas ideas fueron postuladas por primera ocasión por el holandés Hugo Grocio, en su obra: "De Jure Belli".⁽⁶²⁾

Durante la Revolución Francesa -considerada como el momento de transición entre la Edad Moderna y la Contemporánea-,⁽⁶³⁾ la internacionalización de ríos fue proclamada en un decreto francés del 16 de noviembre de 1792, expedido por el Consejo Ejecutivo de la República, en el que se expresa que "...una nación no tendrá, sin injusticia, pretensión de ocupar exclusivamente el canal de un río y de impedir que los pueblos vecinos que limitan las orillas exteriores gocen de la misma ventaja...". En este mismo decreto se manifiesta que los ríos son "propiedad común e inalienable de todos los países regados por sus aguas".⁽⁶⁴⁾

En ese momento, Francia se encontraba en guerra con las de--

(60) Cruz Miramontes, op. cit., p. 23.

(61) Idem.

(62) Osmańczyk, E.J., Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas, p. 954.

(63) Brom, Juan, Esbozo de historia universal, p. 141.

(64) Osmańczyk, op. cit., p. 954; Cruz Miramontes, op. cit. p. 24; Rousseau, op. cit., p. 392. Este último autor nos hace ver que la idea plasmada en el decreto francés mencionado se fundaba en la "imprescriptibilidad de los derechos de los pueblos y la abolición de los privilegios y de los monopolios existentes en esta materia."

más potencias europeas: Austria, Prusia, Rusia, España, Bélgica y Holanda; sin embargo, el 20 de septiembre de 1792, el ejército francés vence a los prusianos en Valmy, estableciéndose al mismo tiempo el gobierno de la Convención, en substitución de la Asamblea Legislativa, que, al día siguiente, 21 de septiembre, proclama la República, aboliendo el régimen monárquico en este país.⁽⁶⁵⁾

Esto es particularmente importante, pues el decreto francés en que se expresan las ideas de internacionalización y libertad de navegación de los ríos es dictado inmediatamente después de estos hechos, es decir, el 16 de noviembre de 1792, lo cual nos demuestra que el mismo obedeció a la ideología liberal y antiabsolutista de la Revolución Francesa, de alcances no sólo internos sino también internacionales.

Bajo esta influencia, fueron internacionalizados, primeramente, los ríos Escalda y Mosa, por el Tratado de La Haya del 16 de mayo de 1795, y posteriormente el Rin, por el Tratado de Campo-Formio del 18 de octubre de 1797 y el Convenio de París del 15 de agosto de 1804, o "de la concesión del Rin".⁽⁶⁶⁾

De acuerdo con Rousseau, el sistema de libertad de navegación de la Revolución Francesa era limitado, pues sólo se aplicaba a los barcos de los países ribereños como copropietarios de cada río, lo que implica el concepto de 'comunidad cerrada' que, según el propio autor, cuando mucho establece un régimen de libertad regional.⁽⁶⁷⁾

(65) Brom, Juan, op. cit. p. 153.

(66) Rousseau, Ch., Derecho Internacional Público, p. 392.

(67) Idem.

A la caída del Imperio Napoleónico, el Congreso de Viena de 1815 viene a ocuparse de la internacionalización de los ríos, avocándose a establecer los principios y normas generales que debían aplicarse. La concepción de la libre navegación se amplió, y este principio, al igual que el de igualdad de trato, quedaron plasmados en los Artículos 108 a 116 del Acta Final firmada el 9 de junio de ese año, y que por un siglo iban a conformar la base del Derecho Fluvial Internacional, especialmente en Europa.⁽⁶⁸⁾

Después del Congreso de Viena, el régimen de internacionalización se extendió aún más al través de diversos acuerdos particulares concluidos a lo largo del siglo XIX, como el Acta de Dresde del 23 de junio de 1821 por el que se internacionaliza el Elba, los Convenios de Maguncia, 31 de marzo de 1831, y de Mannheim, 17 de octubre de 1868, sobre el Rhin, el Tratado de Londres del 19 de abril de 1839 sobre el Escalda y el Mosa, los Tratados de París, 30 de marzo de 1856, Berlín, 13 de julio de 1878, y Londres, 10 de marzo de 1883, sobre el Danubio, y la Convención de Berlín del 26 de febrero de 1885 sobre el Congo y el Níger.⁽⁶⁹⁾

El Mosela fue internacionalizado en la Convención de Mannheim de 1868, y luego en el Tratado de Versalles de 1919.⁽⁷⁰⁾

(68) *Ibidem*, pp. 392-393; Cruz Miramontes, R., *Derecho Internacional Fluvial*, pp. 26 y 127-128; Osmańczyk, E. J., *Enciclopedia -- Mundial de RRII y NNUU*, p. 954. Los Arts. 108 a 116 del -- Acta Final de Viena constituyen el Anexo 16 de la misma, titulado "Reglamento para la libre navegación de los ríos". El texto aparece en: Albin, Pierre, *Les grands traités politiques; recueil -- des principaux textes diplomatiques de 1815 à 1914*, pp. 5-7.

(69) Rousseau, Ch., *Derecho Internacional Público*, p. 393.

(70) Osmańczyk, *op. cit.*, p. 755.

La característica general de todos estos tratados, y del Derecho Internacional Fluvial europeo del siglo XIX, es la constante inclinación hacia la apertura de los ríos a la navegación y el comercio internacionales, y esta tendencia se presenta en dos sentidos: por un lado, la aplicación del principio de igualdad de trato entre Estados ribereños y no ribereños, y por el otro, la administración de aquellas corrientes por medio de comisiones fluviales internacionales.⁽⁷¹⁾

Esta situación prevaleció hasta la Primera Guerra Mundial, en que los principios de libertad de navegación e igualdad de trato fueron debilitados por la beligerancia de las Potencias Europeas. La Conferencia de Paz de 1919, que puso fin a esta guerra, hubo de establecer el régimen de las vías fluviales internacionales cuya situación afectaba a los países que habían participado en el conflicto, como son el Rhin, el Danubio, el Elba, el Oder y el Niemen; asimismo, sentó las bases para la determinación de un régimen que se aplicase a todos los ríos internacionales, y que fue establecido posteriormente en la Conferencia de Barcelona de 1921.⁽⁷²⁾

Cruz Miramontes nos dice que al Tratado de Versalles se le ha criticado por la falta de equidad resultante de su carácter eminentemente político; sin embargo, como hace ver el propio autor, esto es obvio, pues se trataba de un acuerdo de paz en el que evidentemente había vencidos y vencedores, además de que era necesario resguardar a los países que se hallaban entre otros Estados, como es el caso de Checoslovaquia.⁽⁷³⁾

(71) Cruz Miramontes, op. cit., p. 28; Rousseau, op. cit., p. 393.

(72) Rousseau, op. cit., p. 394.

(73) Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, p. 29.

La Conferencia de Barcelona de 1921 vino a terminar la tarea comenzada en 1919 en cuanto a la reglamentación fluvial internacional.

2. Ríos Americanos.

Durante el período colonial, los ríos americanos estuvieron sometidos a las leyes de las Coronas Española y Portuguesa.⁽⁷⁴⁾

El Tratado de Madrid del 13 de enero de 1750, entre ambas Coronas, contiene las primeras cláusulas sobre navegación fluvial en nuestro continente. En dicho Tratado quedó plasmada la intención de España y Portugal de mantener a sus Colonias desligadas del comercio que no fuera el realizado con las propias metrópolis.⁽⁷⁵⁾

Según el profesor Gidel, los dos principios esenciales de estas disposiciones eran: 'a) Comunidad de navegación, tratándose de un río contiguo'; y 'b) Exclusividad de navegación para los ribereños de los ríos sucesivos'.⁽⁷⁶⁾

El intercambio comercial entre las Colonias fue libre en un principio, hasta 1543, en que se le comenzaron a imponer diversas restricciones que culminaron, inclusive, con su prohibición.⁽⁷⁷⁾

(74) *Idem*, p. 55.

(75) Bravo Ugarte, José, *Historia de México*, Tomo II: La Nueva España, pp. 121-122 y 180.

(76) Cruz Miramontes, *op. cit.*, pp. 55-56.

(77) Cuevas, Mariano, *Monje y Marino; la vida y los tiempos de Fray Andrés de Urdaneta*, pp. 343-345.

Con la Independencia de los Estados latinoamericanos, éstos se dieron cuenta de que la apertura de sus ríos a la libre navegación podría ser útil al desarrollo económico, político y cultural de sus países. (78) Así, desde que estas naciones alcanzaron cierta estabilidad, y hasta nuestros días, se han firmado numerosos tratados y declaraciones, tanto bilaterales como multilaterales, relativos a los ríos internacionales americanos, no sólo en lo que se refiere a su navegación, sino también a otros aspectos, por ejemplo, el aprovechamiento de sus recursos hidráulicos para fines agrícolas e industriales, como lo veremos más adelante.

3. Resultados.

Al hablar de la internacionalización de los ríos, iniciada, como hemos visto, a fines del siglo XVIII y principios del XIX en Europa, es necesario hacer la distinción entre río internacional y río declarado internacional. El primero es un concepto empleado común y frecuentemente que encierra consideraciones de carácter físico-geográfico, como es el hecho de que la vía fluvial cruce o separe los territorios de dos o más Estados. El segundo es un concepto en el que se toman en cuenta otros factores o 'cualidades' adjudicadas a determinado tipo de ríos, como su navegación libre para todas las naciones y su administración por medio de comisiones internacionales. (79)

(78) Cruz Miramontes, op. cit., p. 56.

(79) Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, p. 98. Anteriormente mencionamos la definición de "río internacional" dada por la Asociación de Derecho Internacional en su sesión de Dubrovnik de 1956; esta definición es similar a la establecida en el Acta Final del Congreso de Viena de 1815, en la que, sin embargo, se agrega la cuestión de la navegabilidad de los ríos internacionales, al definirlos como "los que, en su curso navegable, separan o atraviesan diferentes Estados".

La "declaración de internacionalidad" de un río trae consigo di-
versas consecuencias de orden jurídico para los países interesados, --
concretamente los ribereños, como el hecho de que su poder soberano
se vea limitado en favor de una administración internacional especial,
y la admisión e intervención de Estados no ribereños dentro de esa ad-
ministración. (80)

Es natural que los países ribereños se muestren cautelosos ante
los efectos que produce la internacionalización de sus ríos; sin embar-
go, creemos que jurídicamente siempre estarán en posibilidades de --
exigir que sus derechos y obligaciones al respecto queden bien deter-
minados, y en última instancia, podrán, de común acuerdo y justifi-
cándose en consideraciones del interés y la seguridad nacionales o in-
ternacionales, cerrar al tráfico internacional la vía fluvial de que se
trate.

Finalmente, debemos mencionar que el desarrollo del Derecho -
de las vías fluviales internacionales está constantemente renovándose
y ampliándose, a través de tratados, convenciones y declaraciones, -
así como de estudios realizados por diversas organizaciones internacio-
nales, gubernamentales y no gubernamentales. Y esta renovación y
ampliación las veremos precisamente a lo largo de las siguientes seccio-
nes.

(80) Cruz Miramontes, op. cit., p. 103.

PARTE SEGUNDA

**ASPECTOS TEORICOS DE LA REGLAMENTACION
FLUVIAL INTERNACIONAL**

CAPITULO UNICO

EL DERECHO INTERNACIONAL FLUVIAL

1. Concepto y Definición.

Concepto.- Al hablar de ríos internacionales o de interés internacional, no podemos ignorar el hecho de que su utilización y aprovechamiento requieren de una reglamentación apropiada que regule las relaciones que se dan entre los Estados interesados en estas vías, tanto ribereños como no ribereños.

Esta reglamentación es lo que constituye el Derecho Internacional Fluvial, que incluye no sólo los tratados, convenciones y declaraciones, bilaterales y multilaterales, concertados al respecto, sino también los estudios, resoluciones y recomendaciones elaborados por las diferentes organizaciones internacionales, gubernamentales y no gubernamentales, que se dedican al Derecho Internacional. Asimismo, se deben mencionar la doctrina y la jurisprudencia internacionales existentes en la materia.

El Derecho Fluvial Internacional debe ser considerado dentro del marco del Derecho Internacional Público, pues regula relaciones que sólo pueden darse entre unos de los sujetos de este Derecho, como son los Estados,⁽¹⁾ aunque su ámbito de aplicación es más reducido, obviamente, quedando limitado -como su nombre lo indica- al espacio fluvial.^(1 bis)

(1) Seara Vázquez, Modesto, Derecho Internacional Público, p.24.

(1 bis) Sin embargo, como veremos más adelante, la tendencia actual es la de incluir en este Derecho no sólo los ríos internacionales, sino también las demás vías de agua dulce, como pueden ser los lagos y las corrientes subterráneas.

Definición.- De los elementos anteriores se puede concluir que el Derecho Internacional Fluvial es la rama del Derecho Internacional Público que se ocupa de reglamentar la utilización y el aprovechamiento de las vías fluviales internacionales o de interés internacional.

2. Antecedentes.

En el momento en que aparecen los Estados-Naciones tal como los conocemos en la actualidad, es decir, durante la transición de la Edad Media a la Edad Moderna, con la caída del Imperio Romano de Oriente en 1453,⁽²⁾ comienzan a darse propiamente las relaciones internacionales, que durante los períodos anteriores no pueden ser consideradas como tales, sino únicamente como relaciones entre pueblos, pues no existía el concepto actual de "nación", y por lo tanto los primeros acuerdos que vienen a constituir los antecedentes directos del Derecho Internacional.

Ello no quiere decir que dentro del Derecho Romano y el Derecho Feudal no encontremos ciertos apartados que pueden representar en un momento dado los inicios de lo que después se ha conocido como Derecho Internacional Fluvial.⁽³⁾

2.1. Derecho Romano.

Para el Derecho Romano, los ríos estaban constituidos físicamente en 3 partes: el curso (flumen), es decir, el flujo del agua; el le-

(2) Brom, Juan, Esbozo de historia universal, p. 109.

(3) Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, p. 12.

cho (álveus), o sea, la superficie por donde corre el agua; y los bor
des (ripae), orillas o riberas.

La parte más importante era el flumen, y su condición jurídica definía la de las demás. Tanto el lecho, como los bordes del río -- eran públicos; no había propiedad privada sobre ellos.

Por otro lado, los ríos eran clasificados, de acuerdo a la cantidad de agua que por ellos fluía, en ríos caudalosos, ríos comunes, y arroyos.

Para que un río se considerara jurídicamente público o privado se tomaban en cuenta factores naturales como la regularidad del flujo del agua. Así, había ríos permanentes o "perennia", de flujo regular, y ríos temporales o "torrentia", de flujo irregular. Los primeros eran públicos, aunque no fueran navegables, mientras que los temporales quedaban dentro del dominio privado.

En los ríos públicos, el pueblo tenía el derecho de utilización de los puertos, de pesca, de navegación, de amarrar cables a las ori
llas, entre otras cosas.

El Estado era el encargado de realizar las obras de manteni---
miento de los ríos y para facilitar la navegación; para ello cobraba impuestos a la importación y exportación de mercancías; estas obras eran supervisadas por los prefectos del pretorio y los prefectos de la ciudad. Los ribereños afectados no podían reclamar indemnización.

Los particulares también tenían la posibilidad de ejecutar obras sobre los ríos públicos, por medio de un permiso especial concedido por el Estado, y siempre que tales trabajos no perjudicasen la navega
ción o cualquier otro uso del río, ni a terceros. En caso contrario,

se podían demoler las construcciones y el ejecutante debía pagar una fianza por el daño ocasionado.

En el caso del cauce abandonado de un río público, los ribereños adquirían su propiedad; si el río volvía a su antiguo cauce, nuevamente era considerado del dominio público.

En un río privado había derecho de propiedad; sin embargo, los particulares no debían actuar fraudulentamente.⁽⁴⁾

2.2. Derecho Feudal.

Durante esta época, el Derecho se vio desarrollado gracias a la labor de los glosadores y post-glosadores.

Por lo que respecta a las vías fluviales, en general se aplicaron los mismos principios del Derecho Romano, aunque, por influencia del Derecho Germánico, se acepta la propiedad privada del soberano sobre los ríos, derecho a las Regalías. Junto con este derecho de propiedad surgieron algunas obligaciones para el Estado, como el hecho de que no podía enajenar el curso de agua; el uso estatal de estas vías no era libre, pues estaba limitado a las cosas públicas.

Esta fusión entre el Derecho Romano y el Germánico durante la Edad Media produjo un descontrol en cuanto a la delimitación de los derechos y obligaciones que correspondían al Estado y al individuo. Las leyes fueron creadas por la voluntad de los soberanos, que fija-

(4) Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, pp. 12-17.

ban impuestos indiscriminados y exigían tributos por el uso de los ríos.

Como resultado de lo anterior, el comercio y la navegación disminuyeron casi por completo; algunos ríos importantes fueron cerrados, situación que prevaleció hasta la Revolución Francesa, donde comenzaron a difundirse las ideas de internacionalización y libertad de navegación de los ríos, lo que motivó que el Derecho Internacional Fluvial se haya desarrollado constantemente, tanto en su aspecto teórico como en el práctico.(5)

3. Principios Generales.

Los principios generales del Derecho Internacional Fluvial son los siguientes:(6)

3.1. Principios para la navegación de las vías fluviales internacionales.

Estos principios son el de libertad de navegación y el de igual

(5) Idem, pp. 18-21.

(6) Además de los principios considerados, Cruz Miramontes hace también mención de "principios aplicables a los afluentes de una vía fluvial de interés internacional". La cuestión importante aquí es la de determinar si el régimen a que se sujeta un río principal es o no aplicable a sus tributarios, y tanto la doctrina como la práctica internacionales han presentado divergencias al respecto. En general, creemos que lo más conveniente en este sentido es considerar las particularidades de cada caso concreto, y que el régimen aplicable debe ser fijado por vía convencional. Ver Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, pp. 143-146.

Por cuanto al primero, es el más importante, y su desarrollo ha estado ligado al del Derecho Fluvial Internacional.⁽⁷⁾ Sin embargo, puede ser que una corriente fluvial no sea navegable, pero pueda ser utilizada para fines industriales o agrícolas, por lo que no siempre la navegabilidad va con el concepto de vía acuática internacional.⁽⁸⁾

Haciendo un poco de historia, podemos decir que el Derecho - Romano admitió el principio de libertad de navegación. No obstante, durante la Edad Media, aunque algunas normas de este Derecho permanecieron vigentes y fueron adoptadas, con otras no sucedió lo mismo, debido a la influencia del Derecho Bárbaro y al desarrollo - económico, que suscitaba cuestiones hasta entonces imprevistas; así, aquel principio fue olvidado por completo.⁽⁹⁾

En el siglo XVII vuelve a aparecer, surgiendo diversas escuelas y teorías que reflejan las tendencias y posturas predominantes del momento en que se dieron, y que van desde las que superponen la libertad de navegación a cualquier otro principio hasta las que establecen la preeminencia de la soberanía del Estado sobre cualquiera otra consideración.⁽¹⁰⁾ En este punto, la relación entre ambas concepciones, contrarias por naturaleza, puede ser modificada sin tener que someter una a la otra; de cualquier forma, su compatibilidad es un fin que persigue el Derecho Internacional.⁽¹¹⁾

Dentro del primer grupo se encuentran, por un lado, las que defienden el principio como de validez universal, primacía absoluta, y por el otro, las que afirman que sólo tiene validez limitada a los riberanos, primacía limitada.⁽¹²⁾

⁽⁷⁾ Cruz Miramontes, op. cit., p. 106.

⁽⁸⁾ Opinión de Sauser-Hall, cit. en Cruz Miramontes, op.cit., p.106.

⁽⁹⁾ Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, p. 107.

⁽¹⁰⁾ Idem.

⁽¹¹⁾ Opinión de Visscher, cit. en Cruz Miramontes, op.cit., p. 108.

⁽¹²⁾ Cruz Miramontes, op. cit., pp. 108 y ss.

Vemos así que estas escuelas se hallan divididas como sigue:

Escuelas que defienden la libre navegación.

Escuelas de la primacía absoluta.

Doctrinas del Derecho Natural.

El defensor principal es Hugo Grocio, quien dice que en principio y como una concesión Divina, la propiedad y el uso de las cosas son comunes a todos los hombres, y que, al pasar aquéllas a manos de particulares, los demás no renuncian a dicho uso, aunque éste debe hacerse siempre que no vaya en perjuicio de su propietario; lo anterior constituye el derecho de uso inocente.

En cuanto a las vías fluviales navegables, decía que debían estar abiertas a todos los que tuviesen necesidad de navegarlas, justificando el uso de la fuerza cuando la utilización del río le fuese negada a un Estado que necesitase hacerlo por causas legítimas. Por otro lado, defendía el libre paso de las mercancías a través de estas vías, y se oponía al establecimiento de tasas lucrativas al respecto.

Hubo varios opositores a Grocio, como Barberac, quien defendía que los Estados sí tienen el derecho a cobrar impuestos sobre el paso por las vías navegables.

Asimismo, hubo países que combatieron su teoría, principalmente la Gran Bretaña, donde Carlos I hizo a Selden elaborar una teoría contraria en la que se defendía el derecho inglés en el Mar del Norte, fundándose en la prescripción como medio de adquisición de la --

propiedad, y que en este caso tenía una continuidad muy prolongada. El soberano británico no sólo se opuso a Grocio teóricamente, sino que solicitó a Holanda lo castigase por sostener ideas que iban en -- contra de sus intereses.⁽¹³⁾

Doctrinas del Paso Inocente.

Estas teorías están inspiradas en el Derecho Natural, pero tratando el asunto desde un punto de vista diferente.⁽¹⁴⁾

Hay dos tendencias:

"Teoría del solidarismo o convivencia", de Puffendorf. Dice -- que los ríos son "caminos que pertenecen al género humano y no al territorio por el que corren".⁽¹⁵⁾ Esto no quiere decir, sin embargo, que los ribereños por cuyo territorio pasa el río deban servir a los -- que lo cruzan y que no son ribereños. Puffendorf, aunque en esencia está de acuerdo con Grocio, difiere con él en que por medio del pa so inocente se transporten mercancías, pues opina que esto es perjudi-- cial para los ribereños del río en cuestión. Así, el paso inocente de Puffendorf está limitado a las personas.

Puffendorf se basa en que si el hombre es sociable por naturaleza, esa sociabilidad se hace hasta cierto punto exigible y debe hacer se todo lo posible por realizar una sociedad estable y armoniosa, co-- mo obligación de Derecho Natural. Al igual que Grocio, afirma la facultad de recurrir a la fuerza para obtener algún bien por aquellos a los que se le hubiese negado sin razón, y que tuvieran necesidad --

(13) Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, pp.110-111.

(14) Idem, p. 111.

(15) Ibidem.

"Teoría del bienestar y perfeccionamiento social", de Wolff y Vattel. Estos teóricos se basan en el Derecho Natural y siguen los mismos principios de esa doctrina. Afirman que además del Derecho Natural, debe haber leyes políticas, es decir, que deben conjugarse el Derecho de Gentes, indispensable en las relaciones internacionales, y un Derecho Positivo creado por la libre voluntad de los hombres. Dicen que las naciones deben tratar de alcanzar el bienestar común y el autoperfeccionamiento.(17)

Ambos autores coinciden en aceptar la soberanía del Estado sobre los ríos, pero afirman que éstos pueden ser usados por los demás, ya sea con o sin autorización. Cuando el Estado ribereño sufra daños o perjuicio, puede negar el paso o poner reglas y/o condiciones. Winiarski opina que en esta teoría el derecho de paso es considerado como derecho perfecto, distinto al paso inocente, que es un derecho imperfecto, pues si se negara su permiso sin ninguna razón o injustamente, se ocasionaría un perjuicio.(18)

Otros seguidores de esta doctrina, como Calvo, Wheaton y Pradier-Fodéré, defienden el derecho de paso como perteneciente a todos los Estados, y que ha de ser reconocido universalmente, aunque puede estar limitado por diversos factores de carácter interno, como la economía y la seguridad nacionales. De cualquier forma, se deben esta

(16) Ver también: Winiarski, Bohdan, *Principes généraux du Droit - Fluvial International*, en *Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de La Haye*, 1933, III, t. 45, pp. 120-122.

(17) Cruz Miramontes, *op. cit.*, pp. 111-112; Winiarski, *op. cit.*, pp. 122-125.

(18) Winiarski, *op. cit.*, p. 124.

blecer derechos y obligaciones en cuanto al paso fluvial.⁽¹⁹⁾

Respecto al paso inocente, el Profesor Maurice Bourquin se pregunta si los buques de guerra tienen el mismo derecho que los de pasajeros o comerciales; Hall dice que el tránsito de aquéllos no puede calificarse de inocente; en cambio, Oppenheim sí lo acepta como tal, pero sólo cuando no se trata de una vía principal. Cruz Miramontes opina que también se deben fijar normas en este caso. Además, cuando hay guerra, la situación es diferente, pues el paso inocente queda desvirtuado, obviamente, por el estado de conflicto. Por otro lado, para que el paso inocente pueda considerarse como tal, es necesario establecer si el mismo ocasiona o no perjuicio al ribereño del río en cuestión, lo que, según Winiarski, corresponderá al propio ribereño.⁽²⁰⁾

Doctrina de la Asimilación.

Por esta teoría se pretende asimilar las aguas dulces a las marítimas, es decir que su tendencia es la de aplicar el Derecho Marítimo a las vías fluviales. Se afirma que si hay libre navegación marítima, también puede haber libre navegación fluvial.

El principal defensor de esta teoría es Pasquale Fiore, quien escribió varios tratados de Derecho Público, entre ellos Derecho Internacional Codificado, del cual el artículo 502 habla sobre La libre navegación en general, es decir, en ríos y en alta mar. Fiore defiende la idea de que no hay diferencia entre ríos y mares. Para él, las corrientes fluviales son vías naturales de comunicación a las que los Estados no han aportado nada, y en consecuencia deben ser libres.

(19) Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, p. 113; -- Winiarski, *op. cit.*, pp. 125-126.

(20) Cruz Miramontes, R., *op. cit.*, pp. 110 y 113.

Por su parte, Bourquin afirma que la navegación fluvial tuvo su origen en la marítima, y que las exigencias del comercio internacional llevaron a considerar al mar como "res comunis", surgiendo de ello el derecho de paso inocente, que debía ser respetado por todos los países, así como la obligación de no estorbar la libre navegación de los ríos internacionales.

Carathéodory opina, por otro lado, que la navegación fluvial - es tan libre como la marítima.(21)

Otros seguidores de la teoría de la asimilación son Kamarovsky y Moye, citados por Cruz Miramontes y por Winiarski, quienes, a su vez, coinciden en que sí hay diferencia entre la navegación marítima y la fluvial, y que, por lo tanto, los ordenamientos jurídicos de ambas no pueden asimilarse.(22)

Doctrina de Scelle.

Scelle también defiende la asimilación del régimen marítimo y el fluvial, pero fundándose en la interdependencia que hay entre las vías fluviales y el mar. Gilbert Gidel no está de acuerdo con esta postura, pues para él tal interdependencia está únicamente en función de las condiciones geográficas de ambos, de manera que no hay una relación jurídica entre el Derecho Marítimo y el Fluvial.(23)

(21) Cruz Miramontes, R., *Derecho Internacional Fluvial*, pp. 113-115; Winiarski, Bohdan, *Principes généraux...*, p. 126.

(22) Cruz Miramontes, op. cit., pp. 114-115; Winiarski, op. cit., pp. 126-128.

(23) Cruz Miramontes, op. cit., p. 115.

Doctrina de Fauchille.

Este teórico acepta la libre navegación, pero limitada y subordinada en ocasiones a intereses estatales; afirma que aquel principio debe ser invocado tomando en cuenta tres aspectos importantes: la integridad, la interdependencia y la solidaridad de los Estados ribereños. Con relación a esta teoría, el Doctor Sosa Rodríguez, tratadista venezolano, en su Estudio sobre el Derecho Fluvial Internacional y los ríos de la América Latina, dice que Fauchille lo único que hace es sancionar un principio de cortesía internacional, sin determinar claramente si ese principio debe o no ser aceptado. (24)

Escuelas de la primacía limitada.

Doctrina de la Comunidad Fluvial.

Esta teoría, postulada por Hafter, defiende la idea de que por Derecho Natural los países ribereños tienen la copropiedad o el derecho de condominio sobre la vía fluvial que los atraviesa. En base a esto, aquellos países poseen el derecho a navegarla libremente, y -- cualquier problema que surja debe resolverse de común acuerdo.

Las cuestiones que se suscitan en este caso son, por un lado, -- la concesión de permisos de navegación a otros Estados, y por el otro, la administración del río. Además, los ribereños tienen la facultad -- de cerrar la corriente al tráfico para utilizarla con otros fines.

Cruz Miramontes afirma que esta teoría no es correcta, pues no se puede inferir una situación jurídica del hecho de que un río cons-

(24) Idem.

tituya una unidad geográfica, económica e histórica.(25) Asimismo, se le critica en el sentido de que en Derecho Internacional no puede haber copropiedad, si no es el resultado de un acuerdo previo entre las partes interesadas. Se hace necesario, entonces, que los ribereños concluyan acuerdos en los que se definan sus derechos y obligaciones con respecto a la vía fluvial de que se trate, pues son estos países los que deben establecer el régimen de los ríos que les son comunes.(26)

Doctrina de la Vecindad Fluvial.

Su principal defensor es Carathéodory, quien dice que la vecindad de dos o más Estados trae consigo derechos y obligaciones para ellos. Una de las obligaciones es la de permitir el libre tránsito por sus ríos navegables. Respecto a esto último, Cruz Miramontes afirma que se está en realidad ante una limitación de los derechos soberanos de los Estados. También menciona que, como la anterior, esta doctrina no tiene fundamento jurídico, pues el solo hecho de la vecindad no implica que de él se deriven derechos y obligaciones para los países ribereños.(27)

Esta escuela no fue muy aceptada en un principio, aunque más adelante el Profesor Juraj Andrassy la desarrolló, destacando dos aspectos importantes de las relaciones de vecindad: a) que estas relaciones se dan como resultado de la contigüidad en los territorios de los Estados; y b) que cada Estado debe tomar en cuenta los intereses de sus vecinos para no ocasionarles perjuicios por actos realizados -- dentro de su territorio, de lo que se puede derivar o no responsabilidad.

(25) Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, pp.116-117.

(26) Idem, pp. 117-118.

(27) Ibidem, pp. 118-119.

No obstante su falta de bases jurídicas, esta teoría presenta la ventaja de que ayuda a entender las relaciones internacionales que se deducen de los usos de las vías fluviales diferentes a la navegación. (28)

Doctrina de la Servidumbre Internacional.

Los seguidores de esta teoría pretenden equiparar el derecho de paso a una servidumbre semejante a las del Derecho Privado. La crítica que se le hace es en el sentido de que la servidumbre internacional no existe, puesto que no hay fundo o predio dominante y fundo sirviente; sólo los hay en Derecho Privado, y más específicamente en el Derecho de Propiedad.

Sin embargo, existen diversas opiniones al respecto, desde las que afirman que sí hay servidumbres, tanto naturales como convencionales, en Derecho Internacional, hasta las que niegan totalmente su existencia; algunos teóricos sólo aceptan que haya servidumbres convencionales. (29)

Cruz Miramontes está de acuerdo con las críticas hechas a esta teoría, pues, según dice, es "demasiado forzado el intento de identificar el derecho de paso a una servidumbre de Derecho Privado". (30)

De cualquier forma, debemos considerar que, si por medio de un tratado, los ribereños aceptan una servidumbre respecto a la vía fluvial en cuestión, obviamente la existencia de las servidumbres convencionales es posible, aunque ello es demasiado hipotético para ser

(28) Ibidem.

(29) Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, pp.119-121.

(30) Idem, p. 121.

admitido plenamente como una realidad, salvo que se trate de una imposición. Un Estado no podrá jamás, por libre voluntad, obligarse a servir a otro u otros Estados, en detrimento de su soberanía; cuando mucho, lo condicionará al principio de reciprocidad.

Escuela que defiende la soberanía estatal:

El postulado esencial de esta teoría es el de no aceptar que la soberanía de los Estados se vea afectada por otras consideraciones. Fue creada por los países americanos, y son ellos sus principales defensores, por lo que Cruz Miramontes la denomina Doctrina Americana. Entre los teóricos europeos que la defienden encontramos a Klüber y a Pillet, quien dice que el derecho principal de los Estados es el respeto recíproco de su soberanía.(31)

El Doctor Sosa Rodríguez, uno de los principales seguidores de esta escuela, presenta diversos razonamientos para justificarla: es la más defendida por la doctrina internacional;⁽⁺⁾ es la única que se apega a la práctica internacional de los Estados, ya que ha habido numerosos tratados que consagran el principio de soberanía estatal, como el de Viena de 1815, el de Versalles de 1919, y el de Barcelona de 1921, y está más acorde con la realidad de las relaciones internacionales; es la única que presenta fundamentos jurídicos perfectos, en base a que los ríos forman parte integrante del territorio de los Estados: un ribereño, en el ejercicio de su soberanía, está en posibilidad de consentir el uso de sus corrientes fluviales por parte de los demás; es la más equitativa, pues permite que haya un equilibrio entre los diferentes intereses que intervienen, es decir, soberanía estatal y libertad de navegación.(32)

(31) Ibidem, pp. 122-123.

(+) Winiarski, Oppenheim y Planas Suárez son algunos de sus defensores.

(32) Cruz Miramontes, op. cit., p. 123.

Tanto Winiarski como Cruz Miramontes coinciden en que la escuela que defiende la soberanía estatal, es decir, la doctrina americana, es la más correcta jurídicamente, y aplicable a la realidad. El primero de ellos afirma que es el consentimiento o la voluntad del Estado territorialmente interesado sobre la que descansa el derecho de navegación por territorio extranjero. Por su parte, Cruz Miramontes indica que las escuelas defensoras del principio de libertad de navegación no establecen exactamente qué se debe entender por este principio; no se sabe qué es lo que están defendiendo. Además, nos dice que para lograr la libre navegación como un principio ideal y universal es necesario que haya un acuerdo en el que los Estados interesados lo acepten.(33)

El principio de igualdad de trato y fijación de impuestos se encuentra íntimamente ligado al de libre navegación, pues este último no es real cuando existe un sistema discriminatorio en cuanto al trato de las mercancías y embarcaciones que transitan por un río internacional, sistema que trae consigo el beneficio de ciertos Estados con el consecuente perjuicio para los demás.

Al proclamarse Grotius en contra de la imposición de tasas lucrativas a la navegación, fue criticado, y el principio de igualdad de trato y fijación de impuestos, al igual que el de libre navegación, permaneció sin vigencia durante un tiempo. Sin embargo, más tarde fue nuevamente mencionado en el Decreto Francés del 16 de noviembre de 1792, y posteriormente establecido en los tratados de Viena -- (1815), de París (1856) sobre el Danubio, de Berlín (1885) sobre los ríos Congo y Níger, de Versalles (1919) y de Barcelona (1921).

A pesar de ello, hubo acuerdos que siguieron al Congreso de Viena en los que no se respetó la igualdad de trato, no obstante ha-

(33) Idem, pp. 81 y 122-126.

berse declarado la libre navegación, como es el caso de la Convención de Mannheim de 1868 sobre el Rin. Los primeros ríos en los que se aplicaron conjunta y efectivamente ambos principios, fueron el Congo y el Níger (arts. 13 y 26 del Acta General de Berlín de 1885).⁽³⁴⁾

La desigualdad en el trato se presenta al través de la imposición de tasas o impuestos a la navegación, para lo que se toman en cuenta diversos factores como la nacionalidad, la procedencia y el destino de las mercancías y de los barcos que transitan por una vía fluvial internacional. También se pueden cobrar derechos de estancia en los puertos, y otros referentes al uso de las instalaciones portuarias y fluviales.⁽³⁵⁾

Las tasas impuestas a la navegación pueden ser: a) lucrativas, es decir, las que se establecen con la finalidad de obtener una ganancia sobre los gastos de mantenimiento y mejora de la vía fluvial, y b) remuneratorias, o sean las que se establecen con el fin único de cubrir esos gastos. En general, estas últimas son las únicas permitidas en la práctica y en la teoría internacionales, como por ejemplo, en el Acta General de Berlín de 1885, y en el Proyecto de Reglamento para la navegación de los ríos internacionales, presentado por el Instituto de Derecho Internacional en su sesión de París de 1934.⁽³⁶⁾

Un punto que es motivo de preocupación, no sólo en el derecho interno de los Estados, sino también en el Derecho Internacional, lo constituyen las formalidades aduaneras. Estas deben simplificarse en lo posible para que la navegación fluvial pueda realizarse sin ninguna dificultad, pero, debido a que su régimen cae dentro del ámbito del Derecho

(34) Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, pp.126-128.

(35) Idem, pp. 126-127.

(36) Ibidem, p. 127.

recho Interno, los convenios generales sólo contienen disposiciones recomendatorias en ese sentido.⁽³⁷⁾

El Instituto de Derecho Internacional también se ha preocupado por esta materia, lo cual queda demostrado en el artículo 8 del Proyecto de Reglamento mencionado, que dice textualmente:

"Las formalidades aduaneras están limitadas estrictamente a su mínimo procurando no impedir la libre navegación. En los ríos fronterizos no se cobrarán derechos ni se exigirán más formalidades que las tendientes a evitar el contrabando o a salvaguardar la salud pública. Rigen en todo los principios de la libertad de navegación y de igualdad en el trato. Un barco no puede ser confiscado alegando infracción aduanera cometida por un miembro de la tripulación o por un pasajero que transiten sobre una de las vías sujetas al presente reglamento".⁽³⁸⁾

Para finalizar, debemos hacer notar que los principios de libre navegación e igualdad de trato y fijación de impuestos han sido aplicados, en mayor o menor grado, por las diferentes reglamentaciones generales y particulares sobre vías fluviales internacionales. Pero este grado de aplicación dependerá, en todo caso, de los diversos factores políticos y económicos que intervienen en la formulación de dichas reglamentaciones, sean los intereses de los Estados ribereños y no ribereños, sean los intereses de los particulares que hacen uso de las vías fluviales, u otros.

(37) *Ibidem*, p. 129.

(38) Cruz Miramontes, R., *Derecho Internacional Fluvial*, p. 129.

3.2. Principios para el aprovechamiento industrial y agrícola de las vías fluviales internacionales.

Como vimos en la Parte Primera de este trabajo, el aprovechamiento de las vías fluviales con fines agrícolas e industriales constituye uno de los puntos más importantes de las mismas.

En cuanto a los ríos internacionales, o de interés internacional, nos damos cuenta de que las cuestiones jurídicas relativas a su aprovechamiento industrial y agrícola comenzaron a desarrollarse plenamente apenas desde la segunda mitad del siglo XIX y principalmente desde los inicios de nuestro siglo, pues los numerosos acuerdos realizados -- con anterioridad se refieren exclusivamente a la navegación. Esto nos indica que ese aprovechamiento estuvo relegado, desde el punto de vista jurídico, a un segundo plano, y que para el Derecho Internacional Fluvial no tenía la importancia suficiente para procederse al establecimiento y codificación de las normas y principios que lo debían regir. (39)

Sin embargo, en la actualidad la utilización de las vías fluviales internacionales con fines distintos a la navegación ha evolucionado, apareciendo nuevos aspectos que deben ser regulados por el Derecho Fluvial Internacional.

Esto ha hecho que surjan posiciones contrarias en cuanto a la prioridad de usos que se deben dar a los ríos internacionales, pues aunque la navegación fluvial ha perdido importancia como consecuencia de la aparición y perfeccionamiento de otros medios de transporte menos costosos y/o más rápidos, aquellas corrientes continúan utilizándose en gran medida para ese fin. Mientras en algunos casos se sos-

(39) Idem, p. 130.

tiene la tesis de que el uso principal sigue siendo la navegación, en otros se estima que los ríos internacionales deben utilizarse primordialmente para la industria y la agricultura.(40)

La primera posición es defendida por algunos autores, como Fauchille y Louis Le Fur, y ha quedado de manifiesto en diversas convenciones y declaraciones internacionales realizadas en nuestro siglo, como la Convención de Ginebra sobre el aprovechamiento de las fuerzas hidráulicas, de 1923, y la Declaración de Montevideo, adoptada en la VII Conferencia Internacional Americana, de 1933.

Por su parte, la prioridad del uso de las vías fluviales con fines distintos de la navegación ha sido establecida, implícita o explícitamente, en diversos instrumentos particulares, como el Acuerdo entre la República Árabe Unida y el Sudán de 1959, relativo al reparto de las aguas del Nilo, el Tratado de Aguas Fronterizas entre Estados Unidos y Canadá de 1909, y el Tratado de Aguas México-Estados Unidos de 1944 (art. 3).(41)

En particular, creemos que los usos que se den a una vía fluvial internacional dependerán siempre de las circunstancias de lugar y -- tiempo que le corresponden, esto es, que la prioridad de uso establecida para un río internacional estará en función de la importancia que éste tenga, ya sea para la navegación o para fines distintos a ella, y en base a esto son los ribereños los encargados de fijar, de común -- acuerdo, tal prioridad.

Como cada río es una cosa diferente, las ideas deben renovarse en esta materia, y la práctica internacional actual tiende a estable--

(40) Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, p. 130.

(41) *Idem*, pp. 131-132. Respecto al Acuerdo entre la RAU y el Sudán de 1959, ver OEA, Ríos y lagos internacionales (utilización para fines agrícolas e industriales), 1967, pp. 101-103.

cer un sistema más justo y equitativo, y que se adapte a las circunstancias del caso específico.⁽⁴²⁾

Por otro lado, los usos a que se sujete una vía fluvial internacional, aun cuando pueden competir entre sí y con la navegación, en ocasiones resultan compatibles con ella,⁽⁴³⁾ de lo que se deduce que un mismo río puede ser utilizado simultáneamente con diversos fines --incluyendo la navegación--, sin que se susciten problemas con terceros países, aunque esto último no siempre se da.⁽⁴⁴⁾ Pero esta utilización conjunta o combinada dependerá, asimismo, de las particularidades que presente la corriente fluvial, y deberá ser acordada por los riberenos.

Las consideraciones anteriores, además del hecho de que el uso de los ríos internacionales con fines agrícolas e industriales es de suma importancia para el desarrollo económico de los países interesados, especialmente los ribereños, y que por lo tanto, deberá llevarse al cabo siempre en beneficio de todos esos países, nos hacen ver que es necesaria una reglamentación internacional que abarque los distintos aspectos de este tema: situación geográfica y jurídica de cada uno de los riberenos en relación con los demás, lucha contra la contaminación y prevención de inundaciones, entre otros, y de la que emanen los principios generales aplicables al mismo.⁽⁴⁵⁾

De esto se han dado cuenta las diferentes organizaciones internacionales, gubernamentales y no gubernamentales, que se ocupan del Derecho Internacional, y a través de numerosos estudios y actividades --han tratado de establecer y definir esa reglamentación y esos princi--

(42) Cruz Miramontes, op. cit., p. 132.

(43) Baxter, R.R., *Vías acuáticas internacionales*, p. 2.

(44) Cruz Miramontes, R., *Derecho Internacional Fluvial*, p. 133.

(45) Idem.

pios de la forma más adecuada posible a las circunstancias generales y particulares de las vías fluviales internacionales.

Por ello es conveniente que antes de ocuparnos de la enumeración de los principios aplicables al aprovechamiento industrial y agrícola de estas corrientes, nos detengamos en considerar el proceso de elaboración de los mismos llevado al cabo en el seno de esas organizaciones.

Organización de las Naciones Unidas.

Secretaría General y Comisión de Derecho Internacional.

En 1963 el Secretario General de la ONU, a petición de la Asamblea General, presentó un Informe sobre los problemas jurídicos relativos al aprovechamiento y uso de los ríos internacionales; este documento fue completado por un Informe Suplementario presentado en 1974, aunque este último ya no se refiere propiamente a ríos internacionales, sino a cursos de agua internacionales.⁽⁴⁶⁾

Ambos contienen informaciones de los Estados miembros sobre sus legislaciones relativas al tema, así como diversos instrumentos convencionales, bilaterales y multilaterales, existentes, y los trabajos y estudios elaborados por las organizaciones internacionales no gubernamentales que se ocupan del Derecho Internacional. En el primero de ellos se incluían asimismo algunas cuestiones de la jurisprudencia internacional, aunque a falta de datos más recientes, este punto fue substituído en el Informe de 1974 por los estudios intergubernamentales realizados sobre la

(46) Texto de ambos Informes en: ONU, Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 1974, v. II, segunda parte, pp.37-285 y 286-399, respectivamente.

materia.

En las informaciones de los Estados miembros acerca de sus legislaciones respectivas, podemos ver la preocupación de que haya una reglamentación apropiada, especialmente en lo que se refiere a la lucha contra la contaminación.⁽⁴⁷⁾

En el mismo año de 1974, la Comisión de Derecho Internacional, por recomendación de la Asamblea General, inició, durante su 26o. período de sesiones, el Estudio del derecho de los usos de los cursos de agua internacionales con fines distintos a la navegación, en vistas a su desarrollo y codificación. Para ello creó una Subcomisión, cuyo primer informe incluía algunas preguntas tendientes a recaudar la opinión de los Estados miembros acerca de cuestiones preliminares a dicho estudio. Este último comprendería no sólo lo referente al uso de los cursos de agua internacionales, sino también el problema de la contaminación.⁽⁴⁸⁾

En base a ello, el Secretario General dirigió a los Gobiernos de los Estados un cuestionario en el que se inquiría sobre el alcance que debía darse en el estudio a la definición de "curso de agua internacional", y sobre si el concepto geográfico de "cuenca hidrográfica -

(47) ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, pp. 295-314.

En la información enviada figuran cuestiones sobre contaminación, ordenación de los recursos hidráulicos y conservación de los recursos naturales acuáticos. México envió información sobre el Art. 27 Const. y la Ley Federal de Aguas de 1972.

(48) ONU, Anuario..., 1974, v. I, pp. 22 y 278-280; 1975, v. II, p. 196; y 1976, v. II, primera parte, p. 164.

internacional" era el más apropiado. (49)

En este sentido las respuestas fueron muy variadas: algunos países opinaron que se debía tomar en cuenta el concepto de curso de agua internacional, y otros, el clásico de río internacional; algunos afirmaron que el término de "internacional" se debía extender tanto al río principal como a sus afluentes, mientras que otros sólo al curso principal. Varios más opinaron que se debía distinguir entre ríos internacionales sucesivos y contiguos.

También se dieron opiniones en el sentido de que el estudio de los usos debía basarse en el concepto de río internacional, y el de la contaminación en el de cuenca hidrográfica; otros defendieron la tesis contraria. Asimismo, hubo quien defendió el concepto de "cuenca de drenaje internacional" como el correcto, en contraposición al de cuenca hidrográfica.

Para las respuestas a estas preguntas, los Estados se basaron en consideraciones de diversos tipos: geográficas, económicas, sociales, políticas y jurídicas, y en algunos instrumentos, tanto de Derecho Interno, o Constituciones, como de Derecho Internacional, es decir, tratados, convenciones, acuerdos y otros instrumentos de orden internacional.

(49) Para todo lo referente a este cuestionario, y a las respuestas -- mencionadas, enviadas por 21 países miembros, ver: ONU, Anuario..., 1975, v. II, p. 196; 1976, v. II, primera parte, pp. 161-201 (Documento conteniendo las respuestas) y 202-210 (Primer Informe del Relator Especial, del 7 de mayo de 1976); y -- 1976, v. II, segunda parte, pp. 151-160 (Cap. V del informe de la Comisión sobre su 28º período de sesiones celebrado en 1976).

En el cuestionario se proponía además un esquema de usos dividido en tres partes: a) Usos agrícolas: riego; avenamiento; evacuación de desechos; producción de alimentos acuáticos; b) Usos económicos y comerciales: producción de energía hidroeléctrica, nuclear o mecánica; industrias; construcción; transporte distinto de la navegación; transporte de madera por flotación; evacuación de desechos; industrias extractivas: minería, producción de petróleo y otras; y c) Usos domésticos y sociales: consumo: agua potable, cocina, limpieza, aseo y otros; evacuación de desechos; y recreo: natación, deportes, pesca, deportes náuticos, entre otros. Se preguntaba también si debían ser incluidos otros usos, así como el problema de la prevención de inundaciones y de la erosión.

Aquí también hubo diversidad de opiniones; sin embargo, varios países estuvieron de acuerdo en que el esquema no es exhaustivo y no significa orden de prioridades, y en que se deben tomar en cuenta los usos en función del efecto que producen sobre las aguas, tanto cualitativa, contaminación, como cuantitativamente, disminución del flujo. En general, el esquema es aceptado, aunque con ciertas modificaciones en el orden y la terminología, propuestas por algunos Estados.

Se recomendó la inclusión de otros usos, como la cría de ganado, la silvicultura, el lavado de tierras de cultivo, el control de alimentos acuáticos, la descarga de sedimentos, la refrigeración, el suministro de agua a hospitales, las actividades turísticas, la protección de los recursos vegetales y animales en peligro de extinción, y la navegación.

Todos los países, a excepción de Francia, contestaron afirmativamente en el sentido de que los problemas de la prevención de las inundaciones y de la erosión deberían ser incluidos en el estudio, esbozando diversas razones, como su importancia para el uso de los cursos de agua, y las pérdidas en cultivos y vidas humanas que ocasionan las inundaciones. Algunos Estados opinaron que se debía tratar -

también la cuestión de la sedimentación.

Varios más coincidieron en que se estableciera si las inundaciones o la erosión son el resultado directo de un uso, con el fin de incluir las en el trabajo.

En respuesta a otra pregunta, hubo consenso acerca de que se debería tomar en cuenta la interacción de la navegación con los demás usos, puesto que ambos están íntimamente ligados y no pueden separarse, además de que de esta forma se evitaría que hubiese conflicto entre las normas sobre navegación y las que se establecieren sobre otros usos, es decir, para que hubiese compatibilidad entre unas y otras.

Al preguntarse si el problema de la contaminación debía ser abordado al principio del estudio, la mayoría de los países estuvo de acuerdo en que ese punto se considerara después del relativo a los usos, basándose en que la contaminación es el resultado de la utilización de los ríos; sin embargo, también hubo respuestas contrarias que resaltaban la importancia de la contaminación de las aguas sobre los usos de éstas.

Otros Estados opinaron que se debían estudiar conjuntamente ambos aspectos, pues no se pueden separar por su íntima relación.

Finalmente, algunos Gobiernos se declararon en favor de una cooperación contra el problema de la contaminación, mencionándose también la necesidad de establecer normas sobre responsabilidad por daños causados por ella.

La última pregunta se refería a la posibilidad de que la Comisión recibiese la asesoría técnica, científica y económica que pudie-

se requerir para el desarrollo de su trabajo. En este punto, se estuvo de acuerdo, en general, en que ese organismo debería contar con toda la ayuda que fuere necesaria, ya sea por medio de un grupo de expertos o de otros especialistas de fuera, o bien de organismos especializados ya establecidos, incluyendo los de las Naciones Unidas.

Después de examinar las respuestas al cuestionario enviadas por los Estados, el Relator Especial del tema obtuvo algunas conclusiones, mismas que son mencionadas en su informe presentado el 7 de mayo de 1976.(50)

En primer lugar, decidió que lo mejor sería considerar en el estudio el concepto de "cuenca fluvial internacional", intermedio entre el de río internacional y el de cuenca hidrográfica internacional, ya -- que era utilizado en algunos instrumentos importantes de la práctica -- interestatal reciente, como los Acuerdos de Niamey de 1963 y 1964 sobre el río Níger, la Convención de 1963 sobre el aprovechamiento general del río Senegal, la Convención y Estatuto de 1964 sobre el aprovechamiento del lago Chad, el Tratado de la Cuenca del Plata, de 1969, y la Declaración de Asunción sobre el aprovechamiento de ríos internacionales, adoptada en la IV Reunión Ordinaria de Cancilleres de la Cuenca del Plata, de 1971. También mencionó los principios establecidos en la Carta del Agua proclamada por el Consejo de Europa en 1968, y que consideró como un modelo de normas aplicables al uso del agua dulce.(50 bis)

En lo que se refiere a las inundaciones y la erosión, concluyó -- que, aunque no siempre son el resultado de la utilización de las -- aguas, y que propiamente no constituyen un uso directo de ellas, de

(50) Texto en: ONU, Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 1976, v. II, primera parte, pp. 202-210.

(50 bis) Los principios de la Carta del Agua serán mencionados más adelante, al considerar la labor del Consejo de Europa en el tema que nos ocupa.

bían ser incluidas en el estudio, en la medida en que afectasen de alguna forma el curso de agua, considerado en su calidad de internacional.

Asimismo, recomendó a la Comisión que examinara el problema de la contaminación en función de cada uso en particular, y sugirió que para determinar las cuestiones jurídicas de la utilización de los cursos de agua internacionales, se deberían tomar en cuenta las características físicas de éstos, ya que, por un lado, no es lo mismo establecer una línea fronteriza en tierra que en el agua, y por el otro, los efectos sobre la calidad y cantidad del agua que resultan de la utilización de un río internacional, es decir, de una acción u omisión ocurrida en ese río, dentro de un Estado ribereño, trátase de un río contiguo o de uno sucesivo, no dejarán de sentirse, en un grado u otro, en las aguas correspondientes a los demás ribereños. Y esto se debe a la movilidad y solvencia del agua dulce.

Como punto final, el Relator indicó que la labor de la Comisión debía limitarse a formular las normas y principios jurídicos aplicables al aprovechamiento y uso de las cuencas fluviales internacionales -- con fines distintos a la navegación.

Durante los debates sobre el tema en el 28º período de sesiones de la Comisión, en julio de 1976, las opiniones de los miembros -- coincidieron con las diversas respuestas al cuestionario enviadas por los Gobiernos de algunos de ellos.(51)

(51) ONU, Anuario de la CDI, 1976, v. II, segunda parte, pp. -- 158-159. En estos debates el Relator Especial mencionó los puntos concretados en su informe, y que acabamos de ver.

Las conclusiones a que se llegó fueron las siguientes:

1. Reconocimiento del interés general sin que por ello se dejara de considerar la interrelación de Estados soberanos, es decir, conciliación entre la soberanía estatal y el interés internacional.

2. Avocación al establecimiento de principios generales sin entrar en consideraciones de definición.

3. Elaboración de normas equilibradas, ni muy minuciosas ni muy generales, en vistas a su aplicabilidad y eficacia, y con carácter su pletorio, para que puedan servir de base a regímenes adoptados para cada río en particular.

4. Consideración de los intereses de los Estados en materia de recursos hidráulicos, para la elaboración de las normas.

5. Definición de conceptos como el de cooperación entre vecinos, el de abuso de derecho, el de buena fe y el de trato humanitario, y que habrían de utilizarse junto con el de indemnización obligatoria en caso de responsabilidad.

6. En base a las respuestas al cuestionario y a los debates de la Comisión: a) tomar como guía el esquema de usos propuesto, teniendo presentes las modificaciones y adiciones recomendadas; b) inclusión de las cuestiones sobre inundaciones, erosión y sedimentación; c) inclusión de la interacción entre la navegación y los demás usos; d) mantener las relaciones con los organismos de las Naciones Unidas, y solicitar asesoría técnica cuando fuere necesario.⁽⁵²⁾

(52) ONU, Anuario de la CDI, 1976, v. II, segunda parte, p. 160.

Consejo Económico y Social (CES).

El Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas se ocupa de las cuestiones técnicas sobre el aprovechamiento industrial y agrícola de las vías fluviales internacionales. Su preocupación principal se circunscribe a la realización de estudios y actividades tendientes al desarrollo, control y mejor aprovechamiento de los recursos hidráulicos: investigaciones, asistencia técnica y ayuda financiera a los Estados interesados, y cooperación con otras organizaciones e instituciones que se ocupan de la materia.

En 1958 el CES recomendó la creación del Centro de Utilización de los Recursos Hidráulicos, constituido al año siguiente. Este centro tiene en la actualidad todas las funciones administrativas y de información sobre la utilización de los ríos internacionales, así como la de promover la creación de principios aplicables al aprovechamiento de los recursos hidráulicos.⁽⁵³⁾

El 31 de julio de 1975, el CES aprobó una resolución con el nombre de "Labor preparatoria para la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Agua".⁽⁵⁴⁾ La Asamblea General, en su resolución 3513(XXX) del 15 de diciembre de ese mismo año, titulada "Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Agua", expresó su agrado por la decisión del CES de convocar esta Conferencia, y solicitó toda la ayuda necesaria para su preparación y celebración.⁽⁵⁵⁾

La Conferencia se realizó del 14 al 25 de marzo de 1977 en Mar del Plata, Argentina, y de ella surgió el "Plan de Acción de -

(53) OEA, Ríos y lagos internacionales, 1967, pp. 28-32.

(54) CES. Resol. 1979 (LIX). Ver OEA, Ríos y lagos..., Suplemento 1, 1977, pp. 91-92.

(55) OEA, Ríos y Lagos..., Sup. 1, 1977, pp. 87-88.

Mar del Plata", que incluye una serie de recomendaciones a los Estados en el sentido de tomar, a nivel nacional e internacional, medidas más efectivas para el mejor aprovechamiento de los recursos hídricos, en especial con fines de irrigación y uso doméstico; en cuanto a esto último, se propuso el establecimiento de un "Decenio Internacional del Suministro de Agua Potable y Servicios Sanitarios" para 1980-1990. También se enfatizó en la aplicación de medidas tendientes a evitar y disminuir la contaminación del agua, y a proteger a las poblaciones contra las inundaciones y las sequías. (56)

U.N.E.S.C.O.

En 1964, la Conferencia General de la UNESCO creó un "Consejo de Coordinación del Decenio Hidrológico Internacional", cuyo programa fue aprobado al año siguiente, y que abarca todo lo concerniente a la hidrología. Entre los puntos principales de este programa encontramos: conocimiento de los datos hidrológicos existentes y su ampliación; elaboración de mapas hidrológicos; estudios sobre sistemas hidrográficos; examen de los problemas hidrológicos urgentes; formación de personal; e intercambio de informaciones y documentación. Durante el transcurso del Decenio, se contó con la participación de numerosos países: en 1970 cooperaban cerca de 70, y se desarrollaron diversas actividades en ejecución del programa. (57)

Comisión Económica para Europa (CEPE).

En los años de 1970, 1971 y 1972, el Comité de Problemas del Agua de la CEPE aprobó las Recomendaciones relativas a la protección de las aguas subterráneas y de superficie contra la contaminación

(56) ONU, Crónica Mensual, v. XIV, n. 4, abril de 1977, p. 39.

(57) OEA, Ríos y lagos..., 1967, pp. 57-58.

ción con petróleo y productos del petróleo. Entre estas recomendaciones podemos citar: establecer zonas de protección; formular reglamentos y garantizar su cumplimiento; asegurar información inmediata a las autoridades públicas más próximas en caso de derrames de petróleo; y todas las demás medidas necesarias para prevenir, evitar y corregir la contaminación de las aguas por hidrocarburos. En los considerandos se tomaron en cuenta los peligros de esta contaminación, que son el resultado del desarrollo industrial y tecnológico, y de la cada vez mayor demanda de petróleo.(58)

El mismo Comité de Problemas del Agua aprobó en 1971 las Recomendaciones a los Gobiernos de la CEPE relativas a la ordenación de cuencas fluviales, en las que, tomando en cuenta el desarrollo industrial y urbano, la mayor demanda y contaminación del agua dulce y, en consecuencia, su escasez, se sugiere a los Gobiernos miembros el establecimiento de órganos de ordenación de sus cuencas hidrográficas y/o la coordinación y refuerzo de los existentes, en base a las necesidades, tanto nacionales como de la cuenca en su conjunto, relacionadas con dicha ordenación.(59)

En 1972, el Comité aprobó las Recomendaciones a los Gobiernos de los países de Europa meridional relativas a problemas hidráulicos. En la parte considerativa se menciona el crecimiento económico del continente, así como la escasez de agua dulce; también, los rasgos comunes de los países de Europa del sur que influyen en la disminución del agua dulce disponible, y los problemas a que se enfrentan estos países en el aprovechamiento de sus recursos hidráulicos: agotamiento y contaminación de las aguas, inundaciones y erosión. Así, se recomienda la puesta en práctica de una política eficaz y racional en materia de aguas; la creación o fortalecimiento de órganos idóneos; la adopción y aplicación de técnicas y métodos modernos; y una mayor cooperación entre los países que comparten cuencas fluviales en -

(58) OEA, Ríos y lagos..., Sup. 1, 1977, pp. 103-105.

(59) Idem, pp. 105-107.

lo referente a la ordenación de sus recursos hidráulicos, en particular para la protección de su calidad.(60)

Comisión Económica para América Latina (CEPAL).

En su Resolución 131 (VII), aprobada en 1957, la CEPAL recomendó a la Secretaría Ejecutiva se coordinase con los países del continente con el objeto de lograr una planificación adecuada por medio de comisiones técnicas para el aprovechamiento de sus cuencas hidrográficas en materia de obtención de energía hidroeléctrica, navegación, irrigación, y otras.

Desde entonces, la CEPAL ha llevado al cabo diversas actividades sobre esta cuestión, como el Seminario Latinamericano sobre Energía Eléctrica celebrado en la Ciudad de México en agosto de 1961, y la puesta en marcha del proyecto titulado Utilización de ríos y lagos internacionales.

Asimismo, en 1963 la Secretaría Ejecutiva de este organismo colaboró con una misión de ayuda técnica de la ONU en el estudio de cuestiones relativas a la cuenca del Plata.

En el desarrollo de otras tareas realizadas en la región, la Comisión ha actuado conjuntamente con otros organismos como la OEA y el Banco Interamericano de Desarrollo.(61)

(60) Ibidem, pp. 108-109.

(61) OEA, Ríos y lagos..., 1967, pp. 35-38; y 1971, pp. 32-35.

Otras actividades en las que ha participado la ONU.

Del 3 al 9 de octubre de 1965 se llevó al cabo, en Washington, a iniciativa del Gobierno de los Estados Unidos, el Primer Simposio Internacional sobre Desalinización de Aguas. En su organización participaron el Departamento del Interior y el de Estado de este país, en colaboración con la UNESCO y la Agencia Internacional de Desarrollo. El Gobierno norteamericano envió invitaciones a 114 países, en las que se expresaba la importancia que tendría la reunión, para el intercambio de informaciones acerca de la conversión de las aguas salobres, considerando que gran parte de la problemática socio-económica mundial era el resultado de la escasez de agua dulce. En el Simposio fueron presentados diversos trabajos de carácter técnico.(62)

En 1967, 23 a 31 de mayo, se realizó, también en Washington y por iniciativa de Estados Unidos, la Conferencia Internacional sobre Aguas para la Paz, en la que se trataron diversos temas, como el desarrollo y planificación de cuencas hidrográficas, legislación de aguas y, en general, todo lo relativo a las cuestiones técnicas y económicas del aprovechamiento de los recursos hidráulicos, incluyendo la lucha contra la contaminación y la prevención de las inundaciones.(63)

En la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, efectuada del 5 al 16 de junio de 1972 en Estocolmo, también se trató el tema del aprovechamiento de los recursos hidráulicos internacionales. Por la Recomendación 51 de esta Conferencia, se sugería a los Estados interesados el establecimiento de comisiones internacionales, u otros mecanismos de colaboración, para el desarrollo de las cuencas hidrográficas comunes, tomando en cuenta los principios-

(62) OEA, Ríos y lagos..., 1967, p. 59.

(63) Idem, pp. 61-62.

de la Carta de las Naciones Unidas, y los del Derecho Internacional, como la facultad soberana que tiene cada país en el desarrollo de sus recursos propios, y otros relativos a la comunicación en caso de actividades emprendidas sobre recursos hidráulicos, el mejor aprovechamiento de éstos como objetivo de las actividades, su no contaminación, y la distribución equitativa de los beneficios obtenidos. De esta forma, los países podrán, a nivel regional, realizar todas las tareas relacionadas con los recursos hidráulicos internacionales, como el aprovechamiento racional, información hidrológica, estudio y planificación, cooperación técnica y financiera, y la prevención y solución de controversias. (64)

En las diferentes actividades técnicas llevadas al cabo por la ONU en el desenvolvimiento de los recursos hidráulicos internacionales y su aprovechamiento, el Fondo de las Naciones Unidas para el Desarrollo de la Capitalización ha jugado un papel importante en lo que a asistencia financiera se refiere. Este fondo fue creado en 1966, con el objeto de ayudar a los países atrasados en el desarrollo de sus economías, al través de diversas contribuciones y préstamos que vendrían a complementar los ya existentes; el Fondo debía actuar en colaboración con otros órganos de la ONU, como son las comisiones económicas regionales y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (65)

Organización de los Estados Americanos.

En la VI Conferencia Internacional Americana, celebrada en La Habana en 1928, fue aprobada la Resolución: "Uso Industrial y Agrícola de los Ríos Internacionales", en la que se recomienda el estudio de la reglamentación de este tema. (66)

(64) OEA, Ríos y lagos..., Sup. 1, 1977, pp. 110-111; ONU, Anuario de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, pp. 353-354.

(65) OEA, Ríos y lagos..., 1967, pp. 33-34.

(66) Idem, p. 1.

La VII Conferencia, realizada en Montevideo en 1933, aprobó una nueva resolución, bajo el mismo título, y conocida como "Declaración de Montevideo", que contiene diversos principios aplicables a esta cuestión. Para ello tomó en cuenta un informe sobre la materia sometido por la Comisión Permanente de Codificación del Derecho Internacional Público, así como sendas ponencias presentadas por las delegaciones de Uruguay y Argentina. (67)

En esta Declaración se establece el derecho de los ribereños de un río internacional a aprovecharlo, con fines agrícolas o industriales, con la condición de no perjudicar el derecho igual de sus corribereños. Un Estado no podrá realizar obras de aprovechamiento que puedan resultar perjudiciales al uso del río por parte de los demás ribereños, sin el consentimiento de estos últimos (art. 2).

En caso de perjuicio deberá haber acuerdo entre las partes, y si el daño exigiese ser reparado, los trabajos sólo podrán realizarse después de haber sido resuelta la cuestión de su reparación, indemnización o compensación en la forma expresada en otros artículos de la Declaración (art. 3).

Lo anterior se aplica tanto a los ríos contiguos como a los sucesivos (art. 4). Además, se indica que las obras de aprovechamiento industrial o agrícola no deberán, en ningún caso, perjudicar la libre navegación del río (art. 5), e inclusive, tratarán de mejorarla en lo posible (art. 6).

Finalmente, se establece que el ribereño que pretenda realizar -

(67) Ibidem, pp. 1-2 y 131-133; ONU, Anuario de la CDI, 1974, - v. II, segunda parte, pp. 225-226. La Declaración de Montevideo (Resol. LXXII) fue aprobada el 24 de diciembre de 1933.

alguna obra de aprovechamiento lo deberá comunicar a los demás corribereños, y que, en caso de desacuerdo sobre los trabajos a realizar, se deberá recurrir al procedimiento de negociación directa, conciliación y arbitraje (arts. 7 a 10).^(67 bis)

Cruz Miramontes concluye que los dos principios esenciales emanados de la Declaración de Montevideo, y que son aplicados en la utilización agrícola e industrial de los ríos internacionales americanos, son, por un lado, el consentimiento previo necesario de los ribereños para la ejecución de aprovechamientos por parte de cualquiera de ellos, consagrándose así el principio del interés general, y por el otro, la prioridad otorgada a la navegación sobre los demás usos.⁽⁶⁸⁾

En 1957 la OEA se vuelve a ocupar de los ríos internacionales. En ese año se celebró en Buenos Aires la Conferencia Económica de la OEA, que aprobó una resolución con el nombre de "Aprovechamiento de Sistemas Fluviales y Facilidades a los Estados Mediterráneos". En ella se menciona la importancia de estos sistemas para el desarrollo económico, y la necesidad de ampliar los estudios realizados por el Consejo Interamericano Económico y Social en la materia, con el fin de elaborar proyectos conjuntos y complementarios en los que se tome en cuenta la situación de los países que integran sistemas fluviales y que redunden en beneficio de esos países. En base a lo anterior, se recomienda la concertación de acuerdos entre los Estados interesados de la OEA para el estudio de las cuestiones técnicas relacionadas con la navegación, los sistemas de transporte y el aprovechamiento agrícola e industrial, con vistas al desarrollo económico de aquellos países y al incremento del tráfico internacional.⁽⁶⁹⁾

(67 bis) México y Venezuela hicieron reservas a la Declaración de Montevideo, mientras que por su parte Estados Unidos se abstuvo de aprobarla por razones de interés.

(68) Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, p. 138.

(69) OEA, Ríos y lagos..., 1967, pp. 3-4.

Después de una serie de actividades iniciadas en 1959, el Comité Jurídico Interamericano, a petición del Consejo Interamericano de Jurisconsultos, elaboró, publicó y distribuyó en 1965 un Informe y un Proyecto revisado de Convención sobre el uso industrial y agrícola de ríos y lagos internacionales.(70)

En el Informe se mencionan los antecedentes y consideraciones previas que llevaron a la preparación y proposición del Proyecto revisado de Convención, incluyendo las propuestas sobre el mismo, enviadas por algunos Gobiernos miembros.(71)

El segundo documento contiene diversos principios como el de no perjudicar la libre navegación ni los intereses de los demás Estados ribereños como consecuencia de un aprovechamiento emprendido con fines agrícolas e industriales. De cualquier forma, si un Estado pretendiese efectuar obras sobre un río o lago internacional, habrá de notificarlo a los demás interesados, y obtener de ellos su consentimiento en caso de que pudiere ocasionarles perjuicios substanciales.(72)

En 1963 Brasil propuso la celebración de una conferencia que reglamentara en forma específica la utilización industrial y agrícola de los ríos internacionales; dos años más tarde, en noviembre de 1965, la II Conferencia Interamericana Extraordinaria, llevada al cabo en Río de Janeiro, resolvió convocar una reunión al respecto, con el nombre de "Conferencia Especializada sobre Ríos y Lagos Internacionales".(73)

(70) Idem, pp. 6-9 y 140-156; ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, pp. 381-382.

(71) OEA, Ríos y lagos..., 1967, pp. 140-152.

(72) Idem, pp. 152-156.

(73) Ibidem, pp. 5-6 y 9-12; y ONU, Anuario de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, p. 382. No se tienen datos acerca de si esta Conferencia se realizó o no.

Del 18 al 22 de octubre de ese mismo año, se celebró la Conferencia Especializada sobre Recursos Naturales, donde se aprobaron - los Principios de Mar del Plata sobre Conservación de Recursos Naturales Renovables; en ellos se hace ver la importancia social, científica y económica de esos recursos, incluyendo los hidráulicos, y se recomendó a los Estados miembros de la OEA que realizaran estudios para su mejor aprovechamiento. Asimismo, les sugirió tomaran medidas tendientes a evitar la contaminación y reducción del volumen de las aguas.(74)

Como resultado de la 4a. Reunión Anual del Consejo Interamericano Económico y Social, celebrada en Buenos Aires en 1966, se aprobó una resolución en la que se recomienda a los miembros de la Alianza para el Progreso realicen estudios conjuntos sobre el aprovechamiento de cuencas hidrográficas con el fin de ejecutar proyectos en las ramas de transportes, irrigación, producción hidroeléctrica, - prevención de inundaciones, etc., contando con la ayuda de otros organismos internacionales.(75)

Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

El Banco Interamericano de Desarrollo también se ha preocupado por el problema del aprovechamiento de los recursos hidráulicos en - nuestro Continente. Al efecto, ha contribuido al financiamiento de diversos estudios, planes, proyectos y acciones de desarrollo de sistemas fluviales internacionales, especialmente en la Cuenca del Plata.(76)

(74) OEA, Ríos y lagos internacionales, 1967, pp. 12-13.

(75) Idem, p. 14.

(76) Ibidem, pp. 16-17.

Organizaciones Internacionales no gubernamentales.

Instituto de Derecho Internacional.

Después de una serie de estudios, informes y proyectos de resolución realizados a través de las reuniones periódicas del Instituto -- desde 1910, éste aprobó en septiembre de 1961, durante su reunión de Salzburgo, una resolución titulada "Uso de las aguas internacionales no marítimas (excluida la navegación)", en la que se establecen principios como el derecho de utilización de las aguas, en el marco del Derecho Internacional y limitado por el igual derecho de los demás países interesados; no realizar aprovechamientos que puedan perjudicar el uso por parte de un corribereño; arreglo entre los ribereños para definir sus derechos correspondientes; notificación en caso de emprender algún uso; y procedimiento de negociación, solución judicial o arbitraje para resolver desacordos sobre los trabajos realizados. Finalmente, se sugiere a los interesados que consideren la posibilidad de crear órganos comunes destinados a elaborar planes de aprovechamiento de recursos hidráulicos con vistas a su desarrollo, y a evitar y solucionar las controversias que pudieren suscitarse. En los artículos de esta resolución se invocan los principios de equidad y buena fe. (77)

En sus sesiones de Edimburgo (1969) y Zagreb (1971), el Instituto decidió la creación y composición, respectivamente, de una comisión de estudio sobre el tema: "La contaminación de los ríos y lagos y el derecho internacional". (78)

(77) OEA, Ríos y lagos..., 1967, pp. 124 y 622-624; y ONU, -- Anuario de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, pp. 211-215.

(78) ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, p. 387.

En su 46a. Conferencia, reunida en Edimburgo en 1954, la Asociación creó la Comisión del Aprovechamiento de las Aguas de los Ríos Internacionales, con el fin de estudiar todas las cuestiones jurídicas, técnicas y económicas sobre la materia, y para recomendar la celebración de tratados, convenciones y declaraciones al respecto.

En las siguientes reuniones fueron aprobadas diversas resoluciones en base a los informes presentados por la Comisión, y que contienen principios generales aplicables a la utilización de las vías fluviales internacionales, incluyendo el problema de la contaminación.(79)

Sin embargo, no fue sino hasta la Conferencia de Helsinki de 1966 en que, por la Resolución I, se aprobó y adoptó un informe definitivo -- comprendiendo una serie de artículos que pueden considerarse como modelo de las normas del Derecho Internacional existentes en la materia.(80)

Estos artículos, conocidos como Normas de Helsinki sobre Uso de las Aguas de los Ríos Internacionales, están divididos en 6 capítulos: 1) Generalidades; 2) Utilización equitativa de las aguas de una cuenca hidrográfica internacional; 3) Contaminación; 4) Navegación; 5) Acarreo de Madera; y 6) Procedimientos para la prevención y arreglo de controversias.(81)

(79) *Idem*, pp. 215-221 y 389; y OEA, *Ríos y lagos...*, 1967, pp. 119-123. Es de particular importancia la 47a. Conferencia, celebrada en Dubrovnik en 1956, pues en ella se define "río internacional" -- como el que "atraviesa o separa los territorios de dos o más Estados". (Ver también: Cruz Miramontes, R., *Derecho Internacional Fluvial*, pp. 138-140).

(80) ONU, *Anuario de la CDI*, 1974, v. II, segunda parte, p. 389; y OEA, *Ríos y lagos internacionales*, 1967, pp. 123 y 608.

(81) Texto de las Normas en: OEA, *Ríos y lagos...*, 1967, pp. 609-619; y en: ONU, *Anuario...*, 1974, v. II, segunda parte, pp. 389-391 (en este último documento no se encuentra incluido el texto del Cap. 4: Navegación, arts. XII a XX).

En el Capítulo 1 se indica que las normas enunciadas son aplicables a la utilización de las aguas de una cuenca hidrográfica internacional, entendida ésta como el "área geográfica que se extiende por el territorio de dos o más Estados y está demarcada por la línea divisoria del sistema hidrográfico, incluyendo las aguas superficiales y freáticas que fluyen hacia una salida común". (Arts. I y II).

El Capítulo 2 establece el derecho de los ribereños a participar en forma equitativa y razonable de los beneficios obtenidos en los usos de las aguas (Art. IV), determinándose esa participación en base a los factores que confluyen en cada caso, como la geografía, la hidrología y el clima de la cuenca, la utilización anterior y actual de las aguas, las necesidades socio-económicas de cada ribereño, y la disponibilidad de otros recursos (Art. V).

Ningún uso o categoría de usos, según el artículo VI, implica prioridad o preferencia en relación con los demás.

En el Capítulo 3, artículo X, se determina la obligación de los Estados de tomar las medidas necesarias para evitar y disminuir la contaminación de las aguas.

Se instituye, asimismo, el derecho a la libre navegación, pero ateniéndose siempre a las limitaciones especificadas en las normas (Cap. 4, Art. XIII), con lo que, en un momento dado, puede restringirse ese derecho en favor de cualquier otro uso que se dé al río.

En cuanto al acarreo de madera, se determina que son los ribereños los encargados de establecer, de común acuerdo, si el río podrá ser utilizado con ese fin, así como las condiciones en que habrá de realizarse, y las demás cuestiones técnicas y administrativas pertinentes (Arts. XXII a XXV). De cualquier forma, queda entendido --

que estas disposiciones serán aplicables sólo en la medida en que el acarreo de madera no estuviese reglamentado por normas de navegación ya establecidas entre los Estados ribereños (Art. XXI).

En el Capítulo 6 se indica que, para la prevención de conflictos entre los ribereños, cada uno de ellos debe informar a los demás sobre las condiciones del río en la porción que le corresponde, y sobre cualquier proyecto de aprovechamiento que pueda afectar a los demás. Si existiere desacuerdo, los ribereños interesados deberán recurrir a los medios pacíficos de solución de controversias: negociación, buenos oficios y mediación, conciliación y arbitraje.

En el mismo año de 1966, y en virtud de la Resolución I, fue reorganizado el Comité de Uso de las Aguas de Ríos Internacionales, que dando como Comité de Derecho Internacional de Recursos Hídricos. A este nuevo Comité se le encomendó la elaboración de un programa de estudio y codificación de algunos temas que no habían sido considerados específicamente; en base a ello, creó, entre 1967 y 1968, diversos Grupos de Trabajo en materias como aguas freáticas, usos generales del agua y administración de los recursos hidráulicos internacionales⁽⁸²⁾

Finalmente, en 1972, la Asociación, en su 55a. Conferencia, de Nueva York, aprobó un Proyecto de artículos relativos a la prevención de inundaciones.⁽⁸³⁾ En él se establece la obligación de los ribereños de tomar todas las medidas que sean necesarias en este sentido, como el intercambio de informaciones; pronósticos de inundaciones y su comunicación; elaboración e intercambio de estudios e investigaciones; planificación, preparación y ejecución de las medidas a tomar; mantenimiento y explotación de las obras; y creación de un sistema de información permanente que proporcione datos sobre el nivel del agua y el cau-

(82) ONU, Anuario de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, pp. 391-392.

(83) Idem, pp. 394-395.

dal desahogado (Arts. 2 y 3).

Los ríos pueden ser utilizados libremente para el desahogo de las aguas de crecida, pero en la medida en que esto no contravenga los fines de prevención de inundaciones (Art. 5, párr. 1).

Los ribereños se obligan a mantener en buen estado sus secciones del río, incluyendo las obras construídas en ellas (Art. 5, párr. 2). En caso de inundación, deberán adoptar lo más pronto posible las medidas requeridas para reducir los daños ocasionados (Art. 5, párr. 4).

Asimismo, podrán realizar planes de avenamiento, desagüe, protección del suelo contra la erosión, dragado, etc., siempre que no interfieran con la prevención de las inundaciones (Art. 5, párr. 3).

Un Estado no tiene responsabilidad de indemnizar en caso de inundaciones originadas en su territorio y que afecten a otro ribereño, salvo que hubiese "actuado en forma contraria a lo que cabría razonablemente haber esperado en las circunstancias", y que "el daño causado sea sustancial" (Art. 7). Aquí vemos que la responsabilidad internacional quedaría sujeta al establecimiento de un criterio común que calificase la actuación del Estado responsable y que definiese el grado de sustancialidad del daño ocasionado. Obviamente, creemos que en este sentido se tomaría en cuenta si ese Estado adoptó o no las medidas apropiadas para prevenir y evitar las inundaciones.

En el Artículo 8 se establece que, en caso de desacuerdo o conflicto, los Estados interesados se remitirán a los artículos XXX a XXXVII de las Normas de Helsinki, si fueren aplicables.

La Asociación de Derecho Internacional ha contado con la colaboración de sus Filiales Nacionales en el estudio de los aspectos jurídicos del aprovechamiento y uso de los ríos internacionales, por medio de investigaciones, publicación de artículos, y otras actividades, sobre la materia. Entre estas filiales se encuentran las de Canadá, - Estados Unidos, Finlandia, la India, la URSS y Yugoslavia.⁽⁸⁴⁾ También se puede mencionar la Asociación Mexicana de Derecho Internacional, en la que participan distinguidos juristas, como son los Profesores Modesto Seara Vázquez, José E. Salgado y Salgado, César Sepúlveda, Rodolfo Cruz Miramontes y Raúl Cervantes Ahumada.

Federación Interamericana de Abogados.

La Federación Interamericana de Abogados se ha ocupado de las cuestiones jurídicas sobre el aprovechamiento de los ríos internacionales desde su X Conferencia, celebrada en Buenos Aires en 1957. En esa ocasión se adoptó una Resolución en la que se determinan 4 principios generales relativos al tema (Párrafo 1).⁽⁸⁵⁾

En estos principios se establece el derecho de cada ribereño a utilizar el río sin perjudicar el correspondiente derecho de los demás, así como la obligación de reconocerles la participación en los beneficios obtenidos, aunque esto último no afecta el hecho de que un Estado, que por las características de su territorio obtenga un beneficio, está en posibilidad de disfrutarlo directamente; de cualquier forma, en este y en todo caso, ningún país podrá efectuar cambios en el régimen del río que puedan perjudicar su uso por parte de sus corribereños.

(84) ONU, Anuario de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, p. 221.

(85) Idem, pp. 221-222; y OEA, Ríos y lagos internacionales, 1967, pp. 117-118 y 581-583.

En virtud del párrafo II quedó establecida una Comisión Permanente encargada del estudio de las cuestiones jurídicas del aprovechamiento y uso de las vías fluviales internacionales, (85 bis) misma que presentó diversos proyectos de resolución que fueron aprobados por la Federación en sus siguientes reuniones. (86)

En 1969 la Federación, en su 16a. Conferencia, Caracas, aprobó una Resolución titulada: "Aspectos jurídicos del problema de la contaminación de las aguas de los ríos y lagos internacionales" (Resolución 3). En ella, y tomando en cuenta la contaminación ocasionada por el creciente aprovechamiento industrial y agrícola de estas corrientes, así como los problemas socio-económicos y sanitarios que ello acarrea, se recomienda a los Estados la adopción de medidas tendientes a evitarla, y la unificación o armonización de sus legislaciones respectivas en materia de aguas. (87)

Otras Organizaciones Internacionales Regionales.

Consejo de Europa.

En 1968 fue proclamada por el Consejo de Europa la Carta Europea del Agua, que contiene 12 principios generales aplicables a la utilización de los recursos hidráulicos. (88)

(85 bis) Comisión Permanente de Estudio del Régimen de Ríos Internacionales.

(86) ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, pp. 222-223 y 387-388; y OEA, Ríos y lagos..., 1967, pp. 118-119.

(87) ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, pp. 388-389; y OEA, Ríos y lagos..., Sup. 1, 1977, pp. 120-121.

(88) Texto en: ONU, Anuario de la CDI, 1976, v. II, primera parte, pp. 208-209; y en: OEA, Ríos y lagos internacionales, Suplemento 1, 1977, pp. 150-153.

En este documento se ve la preocupación de los países europeos por la creciente disminución del volumen disponible de dichos recursos, en comparación con el aumento en la demanda que de ellos se ha ce como resultado del avance económico en la región. En vista de lo anterior, se estipula la necesidad de preservarlos y controlarlos, -- tanto cualitativa como cuantitativamente, y de administrarlos dentro de un marco natural en el que no se tomen en cuenta las fronteras políticas de los Estados; todo ello al través de una cooperación establecida entre los países europeos.

Posteriormente, el Consejo ha continuado su labor en la enunciación de normas sobre la utilización de las aguas internacionales, -- especialmente en lo que toca a la lucha contra la contaminación.

Al efecto aprobó en 1974 un "Proyecto de Convención Europea para la Protección de los Cursos de Agua Internacionales contra la Contaminación",⁽⁸⁹⁾ en el que se establece el compromiso de las Partes a tomar todas las medidas apropiadas para la prevención y reducción de la contaminación, tales como la de no depositar sustancias dañinas en las corrientes acuáticas, y la de dar aviso a los demás en caso de aumento en la contaminación existente.

Asimismo, se estipula la obligación de cooperar para llevar al cabo los propósitos enunciados en la Convención, incluso mediante la creación de comisiones especiales cuando así lo convinieren las Partes.

(89) Texto en: OEA, Ríos y lagos..., Sup. 1, 1977, pp. 161-170. -- Anteriormente, en 1969, había sido aprobado el "Proyecto de Convención Europea sobre la Protección de las Aguas Dulces contra la Contaminación", y que en esencia contiene los mismos principios que el de 1974 (ver OEA, Ríos y lagos..., Sup. 1, 1977, pp. 154-160).

Queda entendido que la Convención no afecta las normas de - Derecho Internacional sobre responsabilidad de los Estados derivada de los daños ocasionados por la contaminación de las aguas, y que las - Partes habrán de recurrir a los medios pacíficos en caso de controversias acerca de la interpretación o aplicación del tratado.

Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano.

En 1973 un Subcomité de este organismo presentó ante él 10 - propuestas que contienen ciertas normas generales aplicables al uso y aprovechamiento de las aguas de cuencas hidrográficas internacionales.⁽⁹⁰⁾

En ellas se establece el derecho de los ribereños a participar - en forma equitativa y razonable de los beneficios obtenidos, participación que será determinada por los propios ribereños en atención a - las particularidades de cada caso (necesidades socio-económicas, hidrología, clima y geografía de la cuenca, y otras), y se incluyen -- otros principios como el de aviso y aprobación previos a un aprovechamiento que pudiere afectar a los demás, adopción de medidas contra la contaminación, prioridad de usos en favor de los que se consideren vitales, responsabilidad y obligación de indemnizar en caso de perjuicios ocasionados, y avocación a los medios pacíficos de solución de controversias.

(90) OEA, Ríos y lagos..., Sup. 1, 1977, pp. 195-197; ONU, --- Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, pp. 368-369. Se trata de un Subcomité creado por el Comité en 1969 con el objeto de preparar diversos proyectos de artículos sobre el Derecho de las vías fluviales internacionales.

Resumen. Principios.

De las diversas actividades realizadas por las organizaciones internacionales gubernamentales y no gubernamentales, en las que se han ocupado del derecho de las vías fluviales internacionales en lo que se refiere a su utilización para fines agrícolas e industriales, podemos concluir que existen algunos puntos de coincidencia que, a nuestro parecer, constituyen los principios generales susceptibles de ser definidos acerca del tema. Sin embargo, debemos dejar claro el hecho de que estos principios, aunque son aplicables a todas las vías fluviales internacionales, habrán de conformarse a las particularidades específicas de cada una de ellas. Esto quiere decir que los principios enumerados a continuación podrán variar dependiendo de las circunstancias geográficas, hidrológicas, políticas y económicas de cada río internacional, y, en consecuencia, deberán adaptarse a dichas circunstancias, en función de los intereses, prioridades y necesidades de los países interesados.

Estos principios son los siguientes:

- 1) Derecho de uso y participación razonable y equitativa en el aprovechamiento de un río internacional por parte de cada ribereño a condición de que no se afecte el derecho igual de sus corribereños.
- 2) No realizar obras o trabajos de uso y aprovechamiento que alteren o puedan alterar el régimen normal del río, y que puedan ir en perjuicio del goce del río por parte de los demás países interesados.
- 3) Para la realización de obras o trabajos de uso y aprovechamiento de un río internacional susceptibles de causar perjuicio, deberá existir notificación, consentimiento y acuerdo previos entre los ribe

bereños o países interesados.

4) No contaminación de las aguas. Los ribereños deberán tomar todas las medidas necesarias para evitar, disminuir y eliminar la contaminación de las aguas de los ríos internacionales, y no podrán realizar obras o trabajos de aprovechamiento y uso que puedan alterar la composición física y biológica del agua.

5) En caso de desacuerdo sobre la realización de obras y/o trabajos de uso y aprovechamiento de un río internacional, se acudirán a los procedimientos de arreglo pacífico de controversias establecidos por el Derecho y la Práctica Internacionales: negociación, buenos oficios y mediación, conciliación, arbitraje, decisión judicial. Si fuere necesario, se creará un organismo internacional que se ocupe de la administración y el control de la vía fluvial internacional de que se trate, y que pueda ayudar en la resolución de las controversias.

En relación a los principios 1, 2 y 3 podemos decir que el derecho de los ribereños a la utilización de la vía fluvial internacional es un derecho innegable, pero limitado por la obligación de no causar un daño substancial al igual derecho de los demás Estados interesados en dicha vía. Varios autores como Lederle, Meurer y Heumeyer coinciden en el hecho de que ningún ribereño puede alterar el régimen del río ocasionando un perjuicio grave a sus corribereños. (91)

(91) Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, p. 142. - Este autor nos menciona también la opinión esbozada por Karl - Strupp en las primeras décadas de nuestro siglo, en el sentido de que: "Il n'y a pas encore, sur ce point, de costume international le incontestablement établie, exception fait, peut-être, de ce principe universal que l'exercice d'un droit est illicite, quand - il n'a pas d'autre but que de nuire à un tiers".

bereños o países interesados.

4) No contaminación de las aguas. Los ribereños deberán tomar todas las medidas necesarias para evitar, disminuir y eliminar la contaminación de las aguas de los ríos internacionales, y no podrán realizar obras o trabajos de aprovechamiento y uso que puedan alterar la composición física y biológica del agua.

5) En caso de desacuerdo sobre la realización de obras y/o trabajos de uso y aprovechamiento de un río internacional, se acudirá a los procedimientos de arreglo pacífico de controversias establecidos por el Derecho y la Práctica Internacionales: negociación, buenos oficios y mediación, conciliación, arbitraje, decisión judicial. Si fuese necesario, se creará un organismo internacional que se ocupe de la administración y el control de la vía fluvial internacional de que se trate, y que pueda ayudar en la resolución de las controversias.

En relación a los principios 1, 2 y 3 podemos decir que el derecho de los ribereños a la utilización de la vía fluvial internacional es un derecho innegable, pero limitado por la obligación de no causar un daño substancial al igual derecho de los demás Estados interesados en dicha vía. Varios autores como Lederle, Meurer y Heumeyer coinciden en el hecho de que ningún ribereño puede alterar el régimen del río ocasionando un perjuicio grave a sus corribereños. (91)

(91) Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, p. 142. - Este autor nos menciona también la opinión esbozada por Karl - Strupp en las primeras décadas de nuestro siglo, en el sentido de que: "Il n'y a pas encore, sur ce point, de costume internationale incontestablement établie, exception fait, peut-être, de ce principe universal que l'exercice d'un droit est illicite, quand - il n'a pas d'autre but que de nuire à un tiers".

Estos principios son apoyados por el profesor Cruz Miramontes, quien además agrega que se debe tener siempre en cuenta el interés general, puesto que el aprovechamiento de un río internacional es susceptible de afectar regiones donde existen más de un Estado.(92)

Para el Dr. Felipe Paolillo (uruguayo), los dos principios sobre los que se debe basar la formulación de las reglas aplicables a la materia son el de soberanía estatal y el de unidad física del río.(93)

De acuerdo al primero, las vías fluviales son del dominio público de los Estados, y éstos ejercen su jurisdicción sobre las secciones que se encuentran dentro de su territorio, de tal suerte que esa soberanía no se ve afectada por ningún programa de aprovechamiento de la cuenca; en cambio, el segundo nos indica que los ríos constituyen unidades geográficas en las que cualquier alteración que sufra una sección tiene consecuencias para las demás, y el uso de la corriente deberá hacerse en base a esta característica.(94)

Sin embargo, la aplicación extrema de cada uno de estos principios es indeseable, pues en el primer caso puede llevar a que un Estado haga uso del río sin importarle si afecta o no a los demás ribereños, mientras que en el segundo, la utilización integral de la corriente puede hacerse imposible, si por ejemplo el dueño de la desembocadura exigiese la totalidad del caudal, impidiendo así cualquier aprovechamiento susceptible de realizarse en el curso superior.(95)

(92) Cruz Miramontes, op. cit., pp. 135 y 140-141.

(93) Paolillo, Felipe, "Las reglas y los principios de derecho internacional que rigen la utilización de las aguas fluviales internacionales", en: La Cuenca del Plata; Ciclo de Conferencias referidas a este tema, editado por el Instituto Artigas del Servicio Exterior; Ministerio de Relaciones Exteriores del Uruguay, Montevideo, 1969, p. 38.

(94) Idem.

(95) Ibidem, pp. 38-39.

De esta forma, la utilización de los ríos internacionales no se puede basar exclusivamente en uno de esos preceptos, sino que habrá de existir una interacción establecida entre ambos, de la cual se derivan ciertos principios generales aplicables a dicha utilización, a saber: I. Derecho de uso y realización de obras; II. Obligación de no causar perjuicio real y grave; III. Reparación en caso de daño real y grave; IV. Imposibilidad de vetar la realización de obras; y V. Solución pacífica de conflictos. (96)

El principio I es aceptado y no puede ser negado a nadie. Pero su aplicación no deberá perjudicar real y gravemente (principio II) pues, en caso contrario, nacerá una responsabilidad internacional, y la obligación de reparar el daño (principio III). Por otro lado, el principio IV está íntimamente ligado con el primero, pues si se pudiere vetar la realización de un aprovechamiento, el derecho a ejecutar la obra se vería desvirtuado al requerir del consentimiento y acuerdo de los demás ribereños. (97)

Esto último está, ciertamente, en contradicción con el principio 3 resultado de nuestros estudios, que nos indica que para la realización de un aprovechamiento que pueda ocasionar perjuicio es necesario el acuerdo previo entre los interesados, lo que implica que el Estado que pretende efectuar el aprovechamiento deberá notificarlo a los posibles perjudicados, y éstos, a su vez, habrán de brindar su consentimiento para que la obra se lleve al cabo.

Ello parece ser lo más aplicable, puesto que un río internacional constituye una unidad física integral, y, por lo tanto, cualquier uso que altere el régimen normal del mismo, efectuado dentro del territorio de un Estado, tendrá consecuencias, mayores o menores, en el

(96) *Ibidem*, pp. 39 y 42-48.

(97) Paolillo, F., *loc. cit.*, pp. 42-48.

territorio del o los demás Estados ribereños. Además, el hecho de -- que deba haber acuerdo previo no está negando el principio de soberanía, pues dicho acuerdo lleva implícita la facultad soberana de los Estados de aprobarlo o no. El principio de soberanía estatal, cuando mucho, está limitado por otro principio fundamental de las relaciones y el derecho internacionales: el interés internacional, que nos está -- informando de la existencia, o mejor dicho, coexistencia, de diversas soberanías estatales.

Respecto al principio 4 de nuestro estudio, vemos que la lucha contra la contaminación de las aguas constituye una de las mayores preocupaciones dentro del derecho de los usos de las vías fluviales internacionales, y esta preocupación se encuentra implícita en los diferentes estudios y proyectos de artículos que hemos visto hasta ahora.

Aquí debemos mencionar que los usos que se hagan de las -- aguas producen efectos distintos sobre ellas. Así, por ejemplo, la navegación, el transporte de maderas y la pesca no disminuyen su volumen, mientras que la irrigación sí lo reduce, ya sea parcial o totalmente. Ahora bien, existen otros usos de los que puede resultar una alteración en la composición física, química y biológica del agua, -- como la industria y el consumo doméstico.(98)

Esta alteración --llamémosla contaminación-- de las aguas tiene consecuencias sociales, económicas y sanitarias, por lo que debe ser regulada lo más plenamente posible, con el fin de asegurar la ejecución de las medidas más apropiadas tendientes a evitarla, disminuir la y eliminarla.

La consideración de estas medidas la hemos visto plasmada --

(98) Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, p. 134.

entre los diversos principios y normas formulados por los organismos estudiados en este Capítulo.

En lo concerniente a los conflictos suscitados por la utilización de las aguas de una vía fluvial internacional, la tendencia general es la de recurrir a los medios pacíficos de solución de controversias, mencionados anteriormente y consagrados por el Derecho Internacional, por lo que no se puede deducir nada nuevo al respecto.

Para finalizar, es conveniente hacer una consideración acerca de algunos de los puntos que se deben tomar en cuenta para el aprovechamiento de un río internacional.

Estos puntos son:

1) Las características geográficas, hidrológicas, políticas y económicas del río;

2) Su dualidad: por un lado ayuda al desarrollo, por los beneficios que se obtienen de su utilización, y por el otro puede entorpecerlo, debido a fenómenos como estiajes, inundaciones, erosión y engravamientos;⁽⁹⁹⁾

3) Su diversidad de usos. Un mismo río puede destinarse a más de un uso;⁽¹⁰⁰⁾

4) Su relación con otros recursos, naturales y humanos;

(99) Zinck, Alfred, Ríos de Venezuela, p. 60.

(100) Idem.

5) Su carácter de internacional, lo que exige una reglamentación también internacional.

PARTE TERCERA

ASPECTOS PRACTICOS DE LA REGLAMENTACION
FLUVIAL INTERNACIONAL

CAPITULO I

E U R O P A

Los principales ríos europeos, al ser navegables, constituyen, junto con los canales laterales construídos artificialmente, una extensa red fluvial que cubre la región, de gran importancia para el desarrollo del comercio internacional, tanto el efectuado dentro del -- continente como el que se lleva al cabo con los países de otras regiones.(1)

Sin embargo, en la actualidad algunas de estas vías no sólo son utilizadas para la navegación, sino también con otros fines, como la obtención de energía hidroeléctrica, la pesca y el regadío.

Todo ello, así como el problema de la contaminación de las aguas, ha sido objeto de una amplia reglamentación concertada entre los países interesados, y en la cual la aplicación de los distintos -- principios y normas consagrados por el Derecho Internacional Público y Fluvial, ha sufrido variaciones, dependiendo de las circunstancias de cada caso concreto.

(1) Nueva Enciclopedia Temática, t. 6, pp. 531-539.

1. La navegación.

1.1. Principios generales.

Desde la internacionalización de los primeros ríos europeos a fines del siglo XVIII hasta las iniciales décadas de nuestro siglo, el desarrollo del Derecho Fluvial en Europa se identificó con el de los principios de libertad de navegación e igualdad de trato.⁽²⁾

Estos principios fueron consagrados en el Acta Final del Congreso de Viena de 9 de junio de 1815 (Arts. 108 a 116),⁽³⁾ lo que nos parece de particular importancia, si tomamos en cuenta que se trataba de un instrumento en el que se pretendía neutralizar las ideas de libertad difundidas por la Revolución Francesa. No obstante, creemos que el hecho se debió a la influencia irreversible que esas ideas habían alcanzado, y que aun el mismo Congreso de Viena fue incapaz de impedir.

De cualquier forma, los preceptos de libre navegación y trato igualitario sirvieron de base a numerosos acuerdos celebrados posteriormente, y fueron confirmados un siglo después, en el Tratado de Paz de Versalles del 28 de junio de 1919 (Arts. 331 y ss),⁽⁴⁾ y en el Es

(2) Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, p. 106.

(3) Anexo 16 del Acta Final, titulado: "Reglamento para la libre navegación de los ríos; artículos concernientes a la navegación de los ríos que, en su curso navegable, separan o atraviesan diferentes Estados". Ver el texto en Albin, Pierre, Les grands traités politiques, pp. 5-7.

(4) Dentro de este tratado, la situación de los ríos internacionales quedó comprendida en los Arts. 331 a 362. Texto de estos artículos en Le Fur, Lewis E., Recueil de textes de droit international public, pp. 479-490.

Sin embargo, como resultado de un Acuerdo firmado en Sinaia por Francia, Gran Bretaña y Rumanía el 18 de agosto de 1938, la mayoría de esos poderes, que abarcaban ampliamente los aspectos administrativos, reglamentarios, judiciales, sanitarios y de vigilancia en el Danubio, pasaron a manos del Gobierno de este último país, ocupándose en adelante la Comisión únicamente de cuestiones reglamentarias de menor importancia.(37)

En cuanto a su composición, siempre estuvo formada tanto por los países ribereños: Alemania, Austria, Hungría, Checoslovaquia, Yugoslavia, Rumanía, Bulgaria, la URSS, y Turquía, este último de 1856 hasta el fin de su dominación sobre Rumanía, Bulgaria y los pueblos que hoy constituyen Yugoslavia, como por tres no ribereños: Francia, Gran Bretaña e Italia,(38) lo que nos demuestra el gran interés que estas últimas Potencias habían tenido y siguieron teniendo, especialmente las dos primeras, después de la Segunda Guerra Mundial, en la navegación y el control del Danubio.(39)

Por su parte, la Comisión Ribereña, creada con un carácter permanente para encargarse de la elaboración de los reglamentos de navegación y policía, así como del mantenimiento y mejoramiento del

(37) Rousseau, op. cit., p. 402.

(38) Hasta 1870 el Reino de Cerdeña estuvo representado en la Comisión, pero con la unificación italiana concluida ese año (ver Brom, Juan, Esbozo de historia universal, p. 188), este país pasó a ser miembro de aquel organismo.

(39) Para la composición de la Comisión Europea, confr., p. ej., -- Tratado de París de 1856, Art. 16, en Albin, P., Les grands traités politiques, p. 175; Tratado de Londres de 1871, Art. 4, en Albin, P., op. cit., pp. 183-184; y Convenio de París de 1921, Art. 4, en Le Fur, Lewis E., Recueil de textes de droit international public, p. 621.

tatuto de Barcelona sobre el régimen de las vías acuáticas navegables de interés internacional, del 20 de abril de 1921 (Arts. 3 y 4).⁽⁵⁾

La práctica convencional europea, en consecuencia, se orientó, a lo largo del siglo XIX y principios del XX, a garantizar su -- aplicación, tratando al mismo tiempo de conciliarlos con el de soberanía estatal.⁽⁶⁾

Sin embargo, no siempre han sido enunciados o aplicados de manera uniforme, pues a veces se ha hecho en forma limitada y otras en un sentido amplio; e inclusive, en ocasiones su puesta en práctica no ha respondido a la declaración que de ellos se hace en los tratados.

Así por ejemplo, podemos mencionar el Convenio de Mannheim del 17 de octubre de 1868 que, aunque estipulaba el libre paso por el Rin, desde Basilea hasta el mar, para los barcos mercantes y de pasajeros de todos los países, en realidad lo hacía aplicable solamente a los ribereños y establecía un sistema discriminatorio en el trato, al instituir el concepto de "barco perteneciente a la navegación del Rin", que implicaba ciertos requisitos para que un navío se considerara como tal y pudiese transitar libremente por el río, como el hecho de poseer una patente de navegación expedida por cualquiera de los Estados ribereños --que eran los únicos que las podían conceder, y haber surcado el Rin durante un tiempo determinado. Debido a -- que tales licencias sólo podían ser otorgadas a los residentes de estos países, la libre navegación y el trato igual para los barcos de nacio-

(5) Texto de la Convención y el Estatuto de Barcelona de 1921, con Protocolo Adicional, en Le Fur, op. cit., pp. 696-711.

(6) ONU, Anuario de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, pp. 114-115.

nes no ribereñas se hicieron ilusorios.(7)

Lo mismo sucede con la Convención de Belgrado del 18 de agosto de 1948, por la que se adoptó el Estatuto Definitivo del Danubio -actualmente en vigor-, y que, no obstante extender el derecho a la libre navegación para todos los pabellones, lo ha reservado a los ribereños, al sujetarlo a los reglamentos dictados por éstos, pudiendo hacer imposible la navegación de terceros Estados.(8)

El Estatuto de Barcelona de 1921 fue más franco en este sentido, pues estableció claramente la extensión del principio sólo a los Estados contratantes (Art. 3), lo que no por ello deja de ser un retroceso respecto al libre paso universal consagrado en el Tratado de Versalles.(9)

Con todo, no podemos pasar por alto el hecho de que también se han concertado diversos instrumentos convencionales que, a más de declarar el principio de libre navegación fluvial para todos los países, lo han hecho aplicable.

Tal es el caso del Convenio de París del 23 de julio de 1921, - que estatuye un régimen definitivo para el Danubio -anterior al ya --

(7) Cruz Miramontes, R., *Derecho Internacional Fluvial*, p. 128; Rousseau, Ch., *Derecho Internacional Público*, p.398; Baxter, R.R., -- *Vías acuáticas internacionales*, pp. 109-110.

(8) Baxter, op. cit., pp. 133-134. Texto de la Convención de Belgrado, con Anexos y Protocolo Adicional, en ONU, *Treaty Series*, v. 33 -- (1949), pp.196-224. Aquí también se puede citar el Acuerdo para la libre navegación por el Elba, del 23 de junio de 1821, que estipulaba el libre tránsito por el río únicamente para los barcos que poseyesen patentes expedidas por los ribereños, aunque por el Acuerdo Adicional a este tratado, firmado el 13 de abril de 1944, dicha libertad se amplió a todas las naciones (ver Baxter, op. cit., p. 110).

(9) Cruz Miramontes, op. cit., p. 35.

mencionado de 1948-⁽¹⁰⁾ y del Tratado entre Bélgica y Holanda sobre la separación de sus respectivos territorios, del 19 de abril de -- 1839, que colocaba la parte navegable del Escalda bajo este principio.⁽¹¹⁾

Toda esta diversidad en la aplicación de los principios de libertad de navegación e igualdad de trato no deja de tener su explicación en razones de orden político y económico.

Respecto al Danubio, por ejemplo si hasta el término de la Segunda Guerra Mundial se hallaba abierto a los barcos de todas las naciones, ello se debió a la presión de las grandes Potencias occidentales que tenían intereses en el mismo. Sin embargo, después de la guerra, la Unión Soviética comenzó a tener una influencia preponderante en los países de Europa oriental, lo que fue aprovechado por aquella Potencia para proclamar la tesis de "el Danubio para los danubianos", plasmada en el Convenio de Belgrado, y por la que, desde entonces, han sido excluidos los países no ribereños de la navega-

-
- (10) Texto en Le Fur, Recueil de Textes..., pp. 620-634. La navegación para el Bajo Danubio había estado abierta al libre tráfico en sentido amplio desde 1856, por virtud del Tratado de Paz de París de 30 de marzo de ese año (ver Baxter, op. cit., p. 102).
- (11) Rousseau, Ch., op. cit., p. 404; Cruz Miramontes, op. cit., pp. 50-51; y Baxter, op. cit., pp. 101 y 111.

ción y el control de la vía fluvial.⁽¹²⁾

De cualquier forma, creemos que son los ribereños los únicos sobre los que recae el derecho de determinar en todo momento, y de común acuerdo, si sus ríos habrán de estar abiertos al tránsito de los demás, pues sus intereses, tanto económicos como políticos, pueden verse afectados virtualmente por el paso de barcos extranjeros, sobre todo en tiempo de guerra. Por ello es natural que aquellos países -- guarden reservas en este sentido, tratando de evitar en lo posible la ingerencia negativa de naciones no ribereñas.

Al hablar de los principios aplicados a la navegación de las vías fluviales europeas, no se pueden divorciar tres puntos importantes, a saber: el cabotaje, el cobro de derechos, y las formalidades aduaneras.

(12) Baxter, R.R., *Vías acuáticas internacionales*, pp. 133-134; y -- Rousseau, Ch., *D.I.P.*, p. 403. Esta concepción, que durante el Convenio de Belgrado incluía sólo a los Estados ribereños comunistas --únicos que lo firmaron--, se fue suavizando poco a poco, y en la actualidad los derechos de Austria y Alemania Federal, como ribereños, a navegar el Danubio, se han visto reconocidos en diversos tratados concluidos con aquellos países, como el Acuerdo entre Austria y la URSS sobre la solución de cuestiones técnicas y comerciales referentes a la navegación por el Danubio, del 14 de junio de 1957, y los tratados entre la URSS y la RFA del 28 de octubre de 1957 y 28 de diciembre de 1962, que regulan la navegación de los barcos alemanes en el río. (Para ahondar: Baxter, op. cit., pp. 133-135; Rousseau, op. cit., p. 403; y Cruz Miramontes, R., *Derecho Internacional Fluvial*, pp. 46 y ss).

Respecto al primero, los países ribereños de cada río internacional se han cuidado siempre de reservarlo a sus barcos nacionales, dentro de la sección fluvial que les corresponde, independientemente de que el río se encuentre o no abierto a la navegación libre de los demás países. Disposiciones en este sentido han quedado bien claras en distintos tratados particulares, como el Convenio de Belgrado, relativo al Danubio (Art. 1), y el Acuerdo para la libre navegación por el Elba, del 23 de junio de 1821 (Art. 1) ⁽¹³⁾ así como en el Artículo 5 del Estatuto de Barcelona de 1921. ⁽¹⁴⁾

En cuanto a los peajes, la orientación ha sido en general la de establecer y permitir únicamente el cobro de los que tienen como finalidad compensar los gastos de mantenimiento y mejoramiento de las vías navegables, es decir, los remuneratorios. ⁽¹⁵⁾ Tal fórmula ha sido consagrada en el Artículo 333 del Tratado de Versalles y en el 7 del Estatuto de Barcelona, ⁽¹⁶⁾ y en forma particular para el Danubio, en el Artículo 37 de la Convención de Belgrado.

Por su parte, la simplificación aduanera, como ya hemos dicho, es un requisito necesario para que la navegación fluvial se realice en forma expedita. Comunmente, la práctica convencional europea ha sido muy silenciosa en esta materia, debido quizás a que su regulación corresponde al Derecho Interno de cada Estado. ⁽¹⁷⁾ Sin embargo, en el Estatuto de Barcelona se establece una disposición que se puede in

(13) Baxter, *Vías acuáticas...*, p. 110.

(14) Ver Cruz Miramontes, *op. cit.*, p. 31; y Rousseau, *op. cit.*, p. 395.

(15) Confr. Parte Segunda de este trabajo, donde vimos la distinción entre tasas remuneratorias y no remuneratorias. Ver también Cruz Miramontes, R., *Derecho Internacional Fluvial*, p. 127.

(16) Cruz Miramontes, *op. cit.*, p. 34; y Rousseau, Ch., *Derecho Internacional Público*, p. 396.

(17) Cruz Miramontes, *op. cit.*, p. 129.

terpretar en el sentido de que las formalidades aduaneras deben llevarse al cabo de manera que obstaculicen lo menos posible a la navegación (Art. 8).⁽¹⁸⁾

1.2. Administración y control.

Otra tendencia manifestada en el Derecho Fluvial europeo a partir del Congreso de Viena fue la de someter los ríos navegables a una administración internacional al través del establecimiento de comisiones fluviales,⁽¹⁹⁾ cuya creación, en la mayoría de los casos, respondió al interés por la navegación, sin tomar en cuenta los demás usos posibles de las vías fluviales internacionales.⁽²⁰⁾ El surgimiento de las primeras comisiones obedeció, además, a dos requerimientos: por un lado, la compatibilización del carácter de soberano territorial de cada ribereño sobre su porción del río con el de usuario de las demás secciones del mismo, y por el otro, la determinación, en función de ese doble carácter, de sus derechos y obligaciones, en vistas a la aplicación del principio de libre navegación.⁽²¹⁾

(18) *Idem*, p. 34. Esta disposición, al parecer, tiene su antecedente más lejano en el Artículo 115 del Acta Final del Congreso de Viena de 1815, que indicaba que las funciones de los agentes aduanales no podrían poner trabas a la navegación de los ríos, aunque tampoco sería permitido el contrabando.

(19) ONU, Anuario de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, p. 115.

(20) Baxter, R.R., *Vías acuáticas...*, pp. 107-108. El mismo autor menciona como excepción a esta última aseveración la Comisión Mixta belgo-holandesa creada por el Tratado entre ambos países sobre la separación de sus territorios (Londres, 19 de abril de 1839), y que tenía facultades para reglamentar las cuestiones relativas a la pesca.

(21) Baxter, *op. cit.*, p. 108.

Su actuación estaba encaminada a realizarse en tiempo de paz, aunque no dejaba de verse la eventualidad de contiendas armadas, por lo que en algunos acuerdos que se referían a estos organismos se establecía la neutralización del río y la inmunización de la comisión en tales circunstancias. No obstante, estas medidas no han sido practicadas efectivamente en época de conflicto, pues se vuelven incompatibles con la beligerancia de los ribereños, como en el caso de las dos Guerras Mundiales, donde incluso llegaron a desaparecer, o por lo menos suspender sus funciones, muchas de las comisiones fluviales constituidas anteriormente.⁽²²⁾

Como vemos, el objeto esencial de estas comisiones fue el de facilitar el tráfico fluvial, y para ello tenían funciones de diversa índole, como el control técnico y la administración del río, la elaboración y aplicación de reglamentos, y otras referentes a cuestiones sanitarias o aduaneras.

Por lo que se refiere a las funciones técnicas, las comisiones - estaban encargadas del mantenimiento y mejoramiento de los ríos; en este sentido, realizaban actividades que iban desde la recopilación de informaciones estatales y locales, hasta la planificación y ejecución de obras, dependiendo de las circunstancias especiales en que se hallaba la corriente fluvial en cuestión.

La labor técnica estaba complementada por la administrativa, consistente en la fijación, uniformización y percepción de peajes. - Estos derechos eran utilizados para cubrir los gastos inherentes al mantenimiento y mejora de las vías fluviales, e inclusive, cuando tales gastos no ameritaban la imposición de aranceles, éstos llegaron a suprimirse por completo. De cualquier forma, el desarrollo de las co

(22) Idem, pp. 120-121 y 133 y ss.

misiones fluviales internacionales permitió la reducción de las tarifas hasta subsistir tan sólo las puramente remuneratorias.

La competencia legislativa de las comisiones era muy diversa; en algunos casos sólo podían aplicar las normas y disposiciones, comunes o particulares, dictadas por los países ribereños, mientras que en otros tenían la facultad de elaborar, promulgar y hacer respetar sus propios reglamentos de navegación y policía. En ciertas ocasiones, inclusive, estaban posibilitadas para actuar como órganos de apelación judicial, al margen o en coordinación con los tribunales estatales.

Asimismo, cuando era necesario, podían disponer medidas tendientes a simplificar las formalidades aduaneras, o a evitar la propagación de las enfermedades, en este último caso, por ejemplo, la implantación de cuarentenas.(23)

Los organismos fluviales europeos que nos parecen más representativos en atención a las observaciones hechas hasta ahora son, por un lado la Comisión Central del Rin, y por el otro las Comisiones constituidas para el control y la administración del Danubio.

La primera, creada en virtud del Acta Final de Viena de 1815, contaba originalmente con la representación exclusiva de los Estados

(23) Baxter, R.R., Vías acuáticas internacionales, pp. 113-120.

ribereños, (24) aun cuando más tarde, por el Artículo 355 del Tratado de Versalles, fue reorganizada, quedando incluidos en ella, además de estos países, tres no ribereños: Bélgica, Inglaterra e Italia. (25)

Sus facultades, si bien se vieron limitadas en parte por el Convenio de Mannheim, (26) han abarcado todas las cuestiones administrativas, de vigilancia, judiciales y reglamentarias referentes al Rhin. Entre las primeras actividades, la más importante fue la elaboración de un Reglamento de Navegación, aprobado en la Convención de -- Maguncia del 31 de marzo de 1831. (27)

Gracias a su reestructuración, la Comisión Central del Rhin logró seguir existiendo durante el período entre las dos Guerras Mundia

-
- (24) Esta Comisión fue precedida de una administración bipartita constituida en virtud del Convenio franco-alemán de 15 de agosto de 1804 -Administración General del Portazgo de Navegación por el Rhin- que, aunque limitada territorialmente en su actuación, pues sólo se ocupaba del tramo limítrofe entre ambos signatarios, tenía poderes fiscales, reglamentarios y de policía, pudiéndose considerar como el primer órgano administrativo de una vía fluvial internacional. Ver Baxter, op. cit., pp. 97-98; y Rousseau, Ch., D.I.P., p. 398.
- (25) Baxter, op. cit., p. 127; y Rousseau, op. cit., p. 398. Este último autor nos dice que "desde 1871, la Comisión Central había estado formada exclusivamente por los Estados alemanes y los Países Bajos".
- (26) Se le imposibilitó para autorizar o interrumpir obras en el río. (Rousseau, op. cit., p. 398).
- (27) Baxter, R.R., Vías acuáticas internacionales, p. 99; y Rousseau, Ch., D.I.P., p. 398.

les, (28) y aún después de la Segunda, (29) gozando, en general, de bastante autonomía, con respecto a los Gobiernos miembros, lo que le ha permitido realizar satisfactoriamente sus actividades. Estas se vieron intensificadas particularmente al término de la segunda Gran Guerra, que dejó a la navegación renana en condiciones muy desfavorables; la tarea de la Comisión fue, entonces, la de regularizar la situación jurídica, administrativa y técnica del río. (30)

En este sentido, se aprobaron nuevos reglamentos de seguridad y policía, se trataron algunos asuntos referentes a la simplificación de las formalidades aduaneras, especialmente en la frontera germano-holandesa, se rehabilitaron los tribunales de navegación en los países ribereños, constituidos en virtud de la Convención de Mannheim y -- que habían sido anulados por el III Reich en 1937, incluyendo el de Alemania, y se restauraron los puentes dañados. La Comisión se ocupó también de los aspectos socioeconómicos del problema; colaboró, junto con la OIT y los Estados ribereños, en la celebración de los Tratados de París sobre las condiciones de trabajo y la seguridad social de los bateleros del Rin, del 27 de julio de 1950, y auspició la conclusión de dos Conferencias Económicas de la Navegación Renana, en 1952 y 1959. (31)

-
- (28) A pesar de que en este lapso hubo de enfrentarse a algunas dificultades. (Para profundizar: Baxter, op. cit., pp. 127-130).
- (29) En el transcurso de la cual permaneció inactiva. (Baxter, op. cit., p. 135).
- (30) En octubre-noviembre de 1945, los Estados Unidos entran a formar parte de la Comisión, que es reinstalada en Estrasburgo el 20 de noviembre de ese año, mientras que Alemania es admitida nuevamente el 13 de mayo de 1950. Ver Baxter, op. cit., pp. 135-136; y Rousseau, op. cit., p. 399.
- (31) Baxter, op. cit., pp. 136-139; y Rousseau, op. cit. p. 399.

El desarrollo de la administración danubiana ha sido más complejo; las dos Comisiones creadas por el Tratado de Paz de París del 30 de marzo de 1856, que puso fin a la Guerra de Crimea,⁽³²⁾ es decir, la Europea y la Ribereña, corrieron con suerte diferente.

La primera de ellas, constituida como un órgano temporal y técnico, pues debía, en el plazo de dos años, desobstaculizar la navegación del Bajo Danubio, entre Isatcha y la desembocadura,⁽³³⁾ llegó paulatinamente a hacerse indefinida, a través de un proceso que duró hasta 1921.⁽³⁴⁾

Por el Acta de Navegación del 2 de noviembre de 1865 se le había dado un Estatuto que fijaba sus derechos y obligaciones, otorgándosele facultades para promulgar reglamentos.⁽³⁵⁾ Dicho Estatuto fue reemplazado por uno definitivo, previsto en el Tratado de Versalles (Art. 348) y adoptado en la Convención de París del 23 de julio de 1921, que, además de corroborar los poderes que había ejercido - hasta antes de la Primera Guerra Mundial (Art. 4), le permitió actuar con autonomía respecto a las autoridades rumanas, por lo que este país protestó calificándolo de anacrónico y arbitrario.⁽³⁶⁾

(32) Baxter, *op. cit.*, p. 102; y Ducoudray, G., *Compendio de historia general*, pp. 391-393. Texto del Tratado de París en Albin, Pierre, *Les grands traités politiques*, pp. 170-180.

(33) Arts. 16 y 18 del Tratado de París. Ver Baxter, *op. cit.*, pp. 102-103; y Rousseau, *op. cit.*, p. 400.

(34) Su jurisdicción fue ampliada, territorialmente en 1878 (a Galatz) y en 1883 (a Braïla), y temporalmente en 1859, 1865, 1871, -- 1883 y 1921. Ver Rousseau, Ch., *Derecho Internacional Público*, pp. 400-401.

(35) Baxter, R.R., *Vías acuáticas internacionales*, pp. 103-104; y -- Rousseau, *op. cit.*, pp. 400-401.

(36) Rousseau, *op. cit.*, p. 401. La Comisión quedaba con jurisdicción en el Danubio Marítimo, es decir, de Braïla al Mar Negro (Arts. 3 y 4 a 7 del Convenio de París de 1921).

río, (40) no alcanzó a tener siquiera dos años de vida; el 7 de noviembre de 1857 elaboró un Acta de Navegación, que no fue ratificada por su posición discriminatoria a favor de los países ribereños, a los que reservaba el cabotaje. Esto, obviamente, ocasionó la protesta de los no ribereños, a más de que la Comisión Ribereña no volviera a reunirse desde ese momento. (41)

El régimen de París de 1921 estableció una nueva Comisión, llamada Internacional (Art. 3), que actuaría en el Danubio Fluvial, entre Ulm y Braïla, y formada por todos los Estados ribereños, incluyendo los alemanes, así como los no ribereños representados en la Comisión Europea (Arts. 8 y 9). (42)

En la actualidad, el Danubio se halla administrado por una Comisión única instituida por el Convenio de Belgrado del 18 de agosto de 1948 (Art. 5), y que se ocupa de todo el curso navegable del río, desde Ulm hasta el Mar Negro (Art. 8), asesorada por dos Ad-

(40) Art. 17 del Tratado de París de 1856. Por este mismo artículo se especificaba que la Comisión Ribereña debía substituir en sus funciones a la Europea cuando ésta desapareciera; entretanto, actuaría en el Alto Danubio. (Ver Baxter, op. cit., p. 103).

(41) Baxter, op. cit., p. 103; y Rousseau, op. cit., p. 400. Esta postura discriminatoria fue neutralizada en el Acta Adicional del 10. de marzo de 1859, elaborada por los ribereños con el fin de lograr la aprobación de los no ribereños, pero de cualquier manera, la Comisión Ribereña había dejado prácticamente ya de existir.

(42) Rousseau, Ch., D.I.P., p. 402. Esta Comisión, prevista por el Art. 347 del Tratado de Versalles, fue disuelta durante la Segunda Guerra Mundial, debido a las presiones de las Potencias del Eje, especialmente Alemania. (Ver Rousseau, op. cit., p. 402; y Baxter, R.R., Vías acuáticas internacionales, p. 133).

ministraciones Fluviales Especiales, una para el Bajo Danubio, con representación de Rumanía y la URSS (Art. 20), y otra para el sector de las Puertas de Hierro, formada por Rumanía y Yugoslavia (Art. 21).

La Comisión quedó encargada de aplicar el tratado, así como de las cuestiones referentes a los trabajos emprendidos en interés de la navegación, incluyendo el cobro de peajes en caso de obras de mejoramiento; actúa como órgano consultivo y recomendatorio para los Estados miembros y las Administraciones fluviales especiales en materia de obras; se hace cargo de la coordinación de las actividades hidrometeorológicas; y establece las disposiciones fundamentales de la navegación danubiana (Art. 8).

En un principio sólo estuvo integrada por los representantes de los Estados ribereños socialistas, lo que provocó obviamente el descontento de las Potencias occidentales, invitadas al Congreso, y que se guían interesadas en el río: Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos⁽⁴³⁾. Sin embargo, al presente cuenta también con la participación de Austria, aunque se sigue excluyendo todo Estado no ribereño.⁽⁴⁴⁾

Las Administraciones fluviales especiales se crearon con el fin de realizar obras hidrotécnicas y de regular la navegación, dentro de sus respectivas jurisdicciones (Arts. 20 y 21).⁽⁴⁵⁾

(43) Para profundizar: Baxter, op. cit., pp. 133 y ss; y Rousseau, op. cit., p. 403.

(44) Baxter, op. cit., p. 135. En la actualidad, Alemania Federal no forma parte como miembro de esta Comisión. (Información facilitada por la Embajada Mexicana en la República Federal de Alemania).

(45) La navegación es reglamentada conforme a las normas fijadas por estas Administraciones en su sección correspondiente, y por las dictadas particular o conjuntamente por los Estados según se trate de secciones pertenecientes a uno o dos de ellos (Art. 23).

No está por demás decir que el 27 de febrero de 1968 fue creada, por un Acuerdo a propósito entre Checoslovaquia y Hungría, una Administración fluvial para el mantenimiento y mejora del sector Rajka-Gönyű del Danubio, integrada por ambos países.(46)

Entre las demás comisiones internacionales instituidas para otros ríos europeos, y cuyas funciones y objetivo han sido, en general, semejantes a los de las vistas hasta ahora, vale la pena mencionar la Sociedad Internacional de la Mosela, fundada por la Convención entre Alemania Federal, Francia y Luxemburgo sobre la canalización de dicho río, del 27 de octubre de 1956, y que, aunque tiene facultades limitadas, ha servido como órgano administrativo y técnico en los trabajos de canalización.(47)

Asimismo, podemos citar la Comisión mixta belgo-holandesa para la supervisión común del Escalda constituida por el Acuerdo sobre separación de territorios de 1839, y que, además de haber visto entorpecida su labor debido a las diferencias surgidas entre ambos países en relación con ciertas cuestiones como el mantenimiento y mejoramiento del río, se encontraba siempre subordinada a la acción de los Gobiernos miembros, con lo que no tuvo la trascendencia internacional alcanzada por otras comisiones, como la del Rin, por ejemplo.(48)

Las consideraciones anteriores nos llevan a concluir que las comisiones fluviales internacionales, en la realización de sus funciones, han gozado de un mayor o menor grado de autonomía con relación a

(46) ONU, Anuario de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, pp.345-346.

(47) Baxter, R.R., Vías acuáticas internacionales, p. 139; Rousseau, Ch., D.I.P., p. 405; OEA, Ríos y lagos internacionales, 1967, pp. 176-178; y ONU, Anuario de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, pp. 123-124.

(48) Baxter, op. cit., p. 101; Rousseau, op. cit., p. 404.

los Gobiernos respectivos de los países miembros; es por eso que a veces sus poderes se han visto ampliados o reducidos espacial, temporal y funcionalmente.⁽⁴⁹⁾

Por otro lado, la composición de algunas de estas entidades ha estado sujeta a variaciones, siendo representados en ellas, ocasionalmente, tanto los Estados ribereños como los no ribereños interesados, o bien tan sólo los primeros.

Creemos que tal disparidad manifestada en el funcionamiento, - la jurisdicción y el carácter de las comisiones fluviales en Europa ha estado en función de las circunstancias políticas y económicas de cada caso concreto, como son los intereses de los países, ribereños o no, en base al comercio, la seguridad nacional, etc., así como de las particularidades geográficas e hidrográficas del río en cuestión, -- por ejemplo, si es fácilmente navegable, si su conservación y mejora requieren del cobro de peajes, etc.

Para finalizar el punto referente a la navegación de los ríos europeos, creemos conveniente decir que ésta se ha visto en los últimos tiempos facilitada considerablemente por la aplicación de diversos -- acuerdos de regularización y canalización de esas corrientes.⁽⁵⁰⁾ A

(49) Baxter nos menciona que estas comisiones "han tenido un éxito - particular en el campo técnico, en el de operación y en el de funcionamiento". (Baxter, op. cit., pp. 95-96).

(50) P. ej. el Convenio entre la RFA, Francia y Luxemburgo sobre la canalización del Mosela, de 1956, que ya mencionamos, y el - Convenio austro-suizo del 10 de abril de 1954 para la regularización del Rhin desde la desembocadura del río Ill hasta el lago de Constanza (ver OEA, Ríos y lagos..., 1967, p. 96).

ello se puede agregar la importancia que ha adquirido la necesidad - de establecer un mayor enlace físico entre las mismas, por medio de canales artificiales.⁽⁵¹⁾ En este sentido, recientemente recibimos la noticia de que está por concluirse la construcción de un canal de navegación fluvial que comunicará los ríos Rhin y Danubio, y permitirá así navegar desde Rotterdam en el Mar del Norte hasta las bocas del Danubio en el Mar Negro, cumpliéndose un sueño del emperador -- Carlomagno, quien lo expresó allá por el año 800 de la Era Cristiana.⁽⁺⁾

Todo esto ha contribuido al desarrollo del transporte fluvial, -- tan valioso para el comercio de la región.

2. Usos distintos a la navegación.

Como hemos dicho, el móvil principal de los tratados sobre ríos internacionales europeos celebrados durante el siglo XIX, fue el de -- facilitar su navegación. Sin embargo, poco a poco se fue desarro-- llando la preocupación por reglamentar el uso de estas corrientes con otros fines, realizándose ya desde la segunda mitad de ese siglo, y -- especialmente en el transcurso del XX, numerosos acuerdos, bilaterales y multilaterales, sobre pesca, producción de energía hidroeléctrica, lucha contra la contaminación, y otras materias.

(51) También se han concluido acuerdos a este respecto, como el Tratado entre Bélgica y Holanda relativo a la conexión Escalda- -- Rhin, del 13 de mayo de 1963. (ONU, Anuario de la CDI, -- 1974, v. II, segunda parte, pp. 335-336).

(+) Información facilitada por la Embajada de México en la República Federal de Alemania.

En el Tratado de Versalles, la utilización de los ríos internacionales con fines distintos de la navegación quedó prevista en algunas de sus cláusulas, en particular el artículo 337 sobre los ríos Elba, Oder, Niemen y Danubio.

2.1. Obtención de energía hidroeléctrica.

Ya en la Parte Segunda de este trabajo vimos los distintos principios aplicables a la utilización industrial de las vías fluviales internacionales. Tales principios han sido acogidos por el derecho convencional europeo en forma diversa.

Así por ejemplo, la Convención de Ginebra sobre el aprovechamiento de las fuerzas hidráulicas que interesan a varios Estados, del 9 de diciembre de 1923, establecía el derecho de cada país a ejecutar obras con tal fin dentro de su territorio, estipulando al mismo tiempo el principio de acuerdo previo entre los interesados cuando alguno de ellos pretenda emprender aprovechamientos que pudieren afectar a cualquiera de los demás (Arts. 1, 3 y 4).⁽⁵²⁾

Disposiciones similares se dejan ver de otros instrumentos, entre ellos, la Convención tripartita relativa a la canalización del Mosela, ya mencionada, el Convenio entre España y Portugal sobre el aprovechamiento hidroeléctrico del tramo internacional del Duero, del 11 de agosto de 1927,⁽⁵³⁾ y el Tratado rumano-yugoslavo sobre la creación y explotación del Sistema de energía hidroeléctrica y navegación de las Puertas de Hierro en el Danubio, del 30 de noviembre de 1963.⁽⁵⁴⁾ En estos dos últimos acuerdos se indica, además, la participación conjunta en los beneficios obtenidos de la utilización hidroeléctrica.

(52) ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, p. 61; y OEA, Ríos y lagos..., 1967, pp. 25 y 237-243.

(53) ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, pp. 149-151; y OEA, Ríos y lagos..., 1967, pp. 519-527.

(54) ONU, Anuario de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, pp. 338-340.

Los principios mencionados, así como el de no actuar o adoptar medidas que vayan en perjuicio del uso industrial del río por parte del o los demás, se ven complementados con otros, como el de cooperación técnica y económica, la que se puede ver por ejemplo en el Acuerdo entre Rumania y Yugoslavia de 1963, que acabamos de señalar.

Con referencia al Rin, la Convención de Mannheim de 1868 estipuló la obligación de los países ribereños limítrofes a informarse y consultarse sobre cualquier proyecto hidrotécnico que pretendiesen realizar, y que pudiese afectar directamente al río en la parte compartida (Art. 29).⁽⁵⁵⁾ Posteriormente, algunos tratados bilaterales han establecido disposiciones aisladas relativas a obras de aprovechamiento hidroeléctrico en el Rin, aunque no hablan propiamente de los principios que deben regir en la materia. Tal es el caso del Acuerdo germano-suizo sobre la regularización del tramo comprendido entre Esstrasburgo-Kehl e Istein, del 28 de marzo de 1929,⁽⁵⁶⁾ y el Convenio entre Francia y Alemania Federal del 27 de octubre de 1956 sobre el aprovechamiento del curso superior del río.⁽⁵⁷⁾

Es de particular importancia el hecho de que en algunos acuerdos referentes a la utilización de los ríos internacionales haya quedado plasmada la prioridad de la navegación sobre los demás usos, como en el caso de la Convención de Ginebra de 1923 (Art. 8), que, a nuestro parecer, es demasiado rígida en este sentido, pues, siendo general, no toma en cuenta las condiciones particulares que se pueden conjugar en cada caso concreto y que, en última instancia, son las que van a determinar si el río en cuestión se va a utilizar para tal o

(55) Idem, p. 124.

(56) Ibidem, pp. 164-165.

(57) Ibidem, pp. 165-166.

cual fin. (58)

Sin embargo, también podemos hablar de diversos instrumentos, avocados a reglamentar corrientes fluviales específicas, que incluyen implícitamente la consideración de intereses distintos a la navegación, estableciendo la preferencia de otros usos, por ejemplo, el Tratado hispano-portugués de 1927 relativo al Duero, donde se estipula la preeminencia de la producción hidroeléctrica sobre la navegación en los lugares en que ambas se hacen incompatibles (Art. 6).

2.2. Pesca.

De los distintos tratados existentes sobre pesca en los ríos internacionales europeos, o que contienen disposiciones relativas a ella, se pueden deducir ciertas normas y principios que regulan esta actividad, dejando claro el derecho exclusivo de cada ribereño a realizarla dentro de su territorio.

Tales principios y normas tienden, en general, a la protección y preservación de los recursos pesqueros, siendo los más importantes: la prohibición de capturar peces que rebasen ciertas dimensiones; vedas temporales cuando exista peligro de extinción de las especies o durante el desove; prohibición de determinados procedimientos y artes pesqueros, como la desecación de la corriente y el uso de arpones, materiales explosivos, trampas con resortes y armas de fuego; no ---

(58) V. gr. su factibilidad para usos diferentes a la navegación, la demanda de fuerza motriz en su cuenca, no susceptible de ser obtenida por otros medios, etc. La Convención de Ginebra fue ratificada por pocos Estados, lo que hace que no haya tenido en la práctica ningún efecto jurídico. (OEA, Ríos y lagos internacionales, 1967, p. 26; Rousseau, Ch., Derecho Internacional Público, p. 397).

comercialización de las especies cuya pesca está vedada, salvo en - casos extremos y mediante autorización previa de las autoridades com- petentes; y la no contaminación de las aguas habitadas por peces. - Asimismo, se incluyen cuestiones referentes al cultivo artificial de es- pecies, y a la delimitación de zonas reservadas para la pesca.

Ejemplos de estos acuerdos son, el concluído entre Bulgaria, Ru- mania, la URSS y Yugoslavia relativo a la pesca en el Danubio, del 29 de enero de 1958;(59) el celebrado entre Suiza, Alsacia-Lorena y el Gran Ducado de Baden relativo a la pesca en el Rhin, del 18 de mayo de 1887;(60) el húngaro-yugoslavo del 25 de mayo de 1957 sobre pesca en aguas limítrofes;(61) el soviético-finlandés del 28 de oc- tubre de 1922 respecto a sus aguas comunes;(62) y el concluído por Luxemburgo y Alemania el 5 de noviembre de 1892 sobre la pesca en aguas limítrofes.(63)

2.3. Otros usos.

Por lo que se refiere a los demás usos, la reglamentación flu- - vial europea, aunque no es exhaustiva, nos muestra algunos puntos dig- nos de tomarse en cuenta.

Se establece, por ejemplo, el compromiso de permitir la libre - conducción de maderas en los canales flotables, siempre que dicha ac- tividad se realice sin perjuicio de otros intereses, como la obtención de energía hidráulica o la navegación. Los diversos instrumentos con-

(59) ONU, Anuario de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, pp.118-119.

(60) Idem, pp. 120-121.

(61) Ibidem, pp. 140-141.

(62) Ibidem, p. 130.

(63) ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, pp. 137=138.

vencionales que contienen estipulaciones sobre esta materia, indican las condiciones bajo las cuales habrá de ejecutarse el flote de ma-
ras.

Este empleo es representativo de los ríos escandinavos, por lo que los acuerdos que consideramos nos ilustran más al respecto son -- los que han llevado al cabo los países de esa región. Se pueden -- mencionar el Convenio entre Noruega y Suecia del 11 de mayo de 1929;⁽⁶⁴⁾ el del 28 de octubre de 1922 entre la URSS y Finlandia;⁽⁶⁵⁾ y el del 17 de febrero de 1949 entre este último país y Suecia sobre los ríos limítrofes Torne y Muonio.⁽⁶⁶⁾

Finalmente, en cuanto al suministro acuático para la agricultura y el consumo doméstico, a pesar de que el derecho convencional europeo no ofrece normas abundantes y específicas, tampoco lo ha -- descuidado por completo, estableciéndose en algunos pactos bilaterales ciertas cláusulas en el sentido de asegurar la disponibilidad de re-
cursos hidráulicos para esos propósitos. Podemos citar el Acuerdo ce-
lebrado por Bélgica y Holanda el 12 de mayo de 1863, que regula -- el régimen de extracción de agua del Mosa con fines de alimenta---
ción de canales navegables y de irrigación,⁽⁶⁷⁾ así como sendos con--
venios relativos al abastecimiento de agua a determinadas poblacio---
nes, uno entre Alemania y Bélgica, de 7 de noviembre de 1929,⁽⁶⁸⁾
y otro italo-yugoslavo, de 18 de julio de 1957.⁽⁶⁹⁾

(64) Idem, pp. 133-134.

(65) Ibidem, pp. 130-131.

(66) Ibidem, pp. 158-159.

(67) ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, pp. 155-156.

(68) Idem, pp. 176-177.

(69) Ibidem, p. 153.

3. Lucha contra la contaminación y prevención de inundaciones.

En las últimas décadas, el desarrollo económico y social experimentado en Europa ha producido una disminución del agua dulce disponible, como consecuencia, por un lado del volumen cada vez mayor de ella utilizado, y por el otro de la alteración en su constitución físico-química y biológica resultado del derrame de sustancias nocivas.

Debido a esto, los países del continente se han preocupado por establecer una cooperación estrecha en la protección de sus ríos contra la contaminación, estipulando en diversos tratados la puesta en práctica de medidas como la prohibición de verter desechos industriales y domésticos directos o aguas residuales de la misma procedencia sin una purificación previa,⁽⁷⁰⁾ e inclusive, en algunos casos, mediante la creación de comisiones especiales encargadas de realizar estudios acerca de la naturaleza, importancia y origen de la contaminación

(70) V. gr. el Acuerdo entre Austria y Hungría de 9 de abril de 1956 sobre la regulación de las cuestiones hidroeconómicas en la frontera (ver ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, pp. 138-139); el Tratado entre Bélgica, RFA, Francia, Italia, Luxemburgo y Holanda por el que se crea la Comunidad Europea de Energía Atómica (EURATOM), del 25 de marzo de 1957, que incluye disposiciones contra la contaminación del agua por residuos radiactivos (ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, p. 121); y el Convenio Europeo sobre la limitación del empleo de ciertos detergentes en los productos de lavado y limpieza, signado por la RFA, Bélgica, Dinamarca, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Italia, Luxemburgo y Suiza, el 16 de septiembre de 1968 (ONU Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, pp. 328-329).

ción, y, en base a ellos, hacer recomendaciones a los Estados sobre la aplicación de las medidas más apropiadas en la materia, por ejemplo, la Comisión Internacional para la protección del Rin contra la contaminación, constituida en 1963 por Francia, Alemania Federal, Luxemburgo, Países Bajos y Suiza,⁽⁷¹⁾ y las Comisiones análogas creadas dos años antes para el Mosela⁽⁷²⁾ y el Sarre.⁽⁷³⁾

Asimismo, el problema de las inundaciones ha sido motivo de preocupación por los daños que éstas ocasionan tanto en la agricultura como en pérdidas de vidas humanas.

En este sentido, algunos acuerdos internacionales determinan la obligación de los Estados a informarse mutuamente sobre cualquier peligro que pudiere existir de crecidas en las corrientes fluviales, y a tomar las medidas necesarias para evitarlas y proteger las zonas adyacentes, como la instalación de obras hidrotécnicas y la rectificación del cauce de los ríos. Entre dichos acuerdos podemos indicar los concertados por Yugoslavia con Rumanía (7 de abril de 1955),⁽⁷⁴⁾ Albania (5 de diciembre de 1956),⁽⁷⁵⁾ y Bulgaria (4 de abril de 1958),⁽⁷⁶⁾ sobre el régimen de sus aguas fronterizas, y el concluido el 25 de diciembre de 1952 entre la Unión Soviética y Rumanía en -

-
- (71) Por un Acuerdo a propósito concluido entre estos países el 29 de abril de 1963. Ver ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, pp. 327-328.
- (72) Por el Protocolo entre la RFA, Francia y Luxemburgo del 20 de diciembre de 1961. ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, p. 327.
- (73) Por el Protocolo entre la RFA y Francia del 20 de diciembre de 1961. ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, pp. 333-334.
- (74) ONU, Anuario de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, pp. 134-135.
- (75) Idem, pp. 127-128.
- (76) Ibidem, pp. 129-130.

(77) *Ibidem*, p. 161. Confr. también el Convenio húngaro-soviético del 9 de junio de 1950 relativo a las aguas comunes del río -- Tisza (ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, p. 175). En el siglo pasado: el firmado por Holanda y Prusia sobre obras en el Dollard, del 23 de septiembre de 1874, y el del 30 de diciembre de 1892 entre Suiza y Austria-Hungría para la rectificación del Rin desde la desembocadura del Ill hasta el lago de -- Constanza. (Para estos dos últimos tratados ver ONU, Anuario -- de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, pp. 148 y 166-167, -- respectivamente).

CAPITULO II

A S I A

Algunos autores coinciden en el hecho de que, generalmente, los ríos asiáticos sólo presentan interés para un Estado.⁽⁷⁸⁾ Esto es aplicable al Yang-tsé-Kiang, que corre exclusivamente por territorio de China -por lo que no es un río internacional de acuerdo a la -- concepción tradicional europea, derivada del Congreso de Viena de 1815-, y en el cual, después de la guerra chino-japonesa de 1937-1945, y en especial con la proclamación de la República Popular -- China en 1949, únicamente es permitida la navegación a los barcos de este país.⁽⁷⁹⁾

No obstante, existen ríos comunes que han sido objeto de -- acuerdos entre los países ribereños, en atención a diversos factores, -- como la necesidad de aprovechamiento y desarrollo de los recursos -- hidráulicos, la distribución de los mismos, y en menor escala la na- -- vegación.

(78) Rousseau, Ch., D.I.P., p. 408; y Cruz Miramontes, R., D.I. F., p. 91.

(79) Rousseau, op. cit., p. 408; Cruz Miramontes, op. cit., p. 91; Osmańczyk, E.J., Enciclopedia Mundial de RRII y NNUU, p. 1135. En la segunda mitad del siglo XIX habían obtenido la li bertad de navegación los navíos de la Gran Bretaña, Francia, Japón, Alemania, Rusia y Estados Unidos (ver Osmańczyk, op. - cit., p. 1135).

1. La navegación.

Por lo que toca a este punto, solamente podemos mencionar el Convenio sobre la navegación costera y fluvial por el río Mekong y el acceso de las embarcaciones de navegación fluvial al puerto de Saigón, firmado el 29 de diciembre de 1954 por Camboya, Laos y Vietnam, en el que se estableció el principio de libre tránsito por la parte navegable de este río.⁽⁸⁰⁾

2. Usos distintos a la navegación.

El aprovechamiento de los ríos internacionales asiáticos con fines distintos a la navegación presenta una reglamentación menos escasa. Se han celebrado diversos convenios bilaterales que incluyen normas generales sobre la obtención de energía hidráulica, la distribución de las aguas para el riego de tierras agrícolas, y el desarrollo de los recursos hidráulicos.

En el Protocolo I relativo a la regularización de las aguas de los ríos Tigris y Eufrates, anexo al Tratado de Amistad y Buena Vecindad entre Irak y Turquía, del 29 de marzo de 1946, se estipula la ejecución de obras hidrotécnicas tendientes a garantizar la disponibilidad de recursos hidráulicos con fines de regadío y obtención de energía eléctrica, así como a evitar los peligros de inundaciones que pudieren darse en los períodos de crecidas. Se determina también el establecimiento de estaciones permanentes para la observación del nivel de los ríos, y el intercambio periódico de las informaciones pertinentes.⁽⁸¹⁾

(80) ONU, Anuario de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, pp. 98-99; y Colliard, Claude-Albert, Evolution et aspects actuels du régime juridique des fleuves internationaux, en Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de La Haye, 1968, III, t. 125, p. 411.

(81) ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, p. 104; OEA, Ríos y lagos internacionales, 1967, p. 114.

Otros instrumentos que contienen disposiciones acerca del aprovechamiento industrial y agrícola de los ríos asiáticos son el concludo entre Siria y Jordania el 4 de junio de 1953 relativo al Yarmouk, (82) el soviético-chino del 18 de agosto de 1956 en relación a los ríos Amur y Arguñ, (83) y los firmados por la India y Nepal el 25 de abril de 1954 sobre el río Kosj y el 4 de diciembre de 1959 sobre el Gandak. (84)

El Convenio entre la India, Pakistán y el Banco Mundial, del 19 de septiembre de 1960, por el que se distribuyen las aguas del Indo y sus afluentes, aunque especifica que ninguna de sus cláusulas debe interpretarse como sentando algún precedente o principio general (Disposiciones Generales, inciso 2), deja bien claro que las obras de aprovechamiento que se hagan en esas aguas, sea para fines agrícolas, industriales, domésticos, o para la prevención de inundaciones, no podrán llevarse al cabo en forma que afecten adversa y materialmente al otro Estado.

Además, se establece el compromiso de no cambiar el curso de los ríos y de impedir la contaminación de sus aguas. Finalmente, en virtud del Artículo VIII, fue creada una Comisión Permanente del Indo, con el fin de realizar estudios y promover la cooperación entre los dos países para el desarrollo de los recursos hidráulicos de la cuenca. (85)

(82) Cit. en OEA, Ríos y lagos..., 1967, p. 114.

(83) Cit. en ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, p. 101.

(84) Cits. en OEA, Ríos y lagos..., 1967, p. 115.

(85) OEA, Ríos y lagos..., 1967, pp. 106-113. Debemos mencionar que por un Convenio celebrado en la misma fecha (19 de sep. - de 1960) entre la RFA, Australia, Canadá, Gran Bretaña, EUA, Nueva Zelandia, Pakistán y el BIRF, fue creado el Fondo para el Desarrollo de la Cuenca del Indo. (Ver OEA, Ríos y lagos..., 1967, p. 106).

Por otro lado, los esfuerzos de los 4 países ribereños del Bajo Mekong en el sentido de establecer una colaboración entre ellos -- con vistas al desarrollo y aprovechamiento de los recursos hidráulicos de este río, se vieron cristalizados en 1957 con la creación, por -- parte de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Asia y el Lejano Oriente (CEPALO), de un Comité compuesto por los representantes de aquellos países, y encargado de promover, supervisar y coordinar las investigaciones y los proyectos que se llevasen al cabo sobre el tema.(86)

Aunque como vemos, este Comité no es el resultado de un instrumento convencional, ya que su Estatuto, aprobado en diciembre del mismo año de 1957, no constituye propiamente un tratado, quisimos mencionarlo, pues ha realizado, junto con la CEPALO, diversas actividades encaminadas a poner en práctica un programa básico de estudios, adoptado en 1958, en materia de navegación, producción de fuerzas hidráulicas, irrigación y otros usos, y a ejecutar los proyectos previstos de desarrollo de los recursos hidráulicos.(87)

(86) Comité de Coordinación de las Investigaciones para el Aprovechamiento de los Recursos de la Cuenca del Bajo Mekong, constituido por la CEPALO en su sesión de octubre de 1957. (Ver OEA, Ríos y lagos..., 1967, pp. 47-48).

(87) OEA, Ríos y lagos..., 1967, pp. 48-56. Para ahondar con referencia al avance experimentado en los últimos años dentro del proyecto del Mekong, ver el artículo: "Bienvenida de la CESAP al nuevo acuerdo sobre desarrollo de la cuenca del río Mekong", en ONU, Crónica Mensual, v. XIV, n. 5, mayo de 1977, pp. 35 y ss. (No se tienen datos sobre el acuerdo mencionado en este artículo).

CAPITULO III

A F R I C A

En el siglo pasado, los ríos africanos, especialmente el Congo y el Níger, constituyeron, se puede decir, la vía de penetración del colonialismo occidental en el continente, siendo las Potencias europeas las que determinaron en esa época la situación jurídica de dichas corrientes, sin tomar en cuenta prácticamente el desarrollo propio de la región.

Sin embargo, el proceso de descolonización y unificación africanas⁽⁸⁸⁾ ha permitido a los ahora países independientes regular sus vías fluviales en base a ese desarrollo, y al de sus economías nacionales en particular.

(88) Este proceso, cuyos gérmenes se encuentran ya a principios de nuestro siglo, se desarrolló profundamente a partir de la Segunda post-guerra culminando en 1963 con la firma de la Carta de Addis-Abeba (25 de mayo), que constituye el Estatuto de la OUA. Para ahondar, ver p. ej., los artículos: Badima, Kesate B., "Los intentos de integración de Africa Independiente", en *Foro Internacional*, v. V, n. 3, enero-marzo de 1965, pp. 453-474; Contreras Granguillhome, Jesús, "La Organización de la Unidad Africana, diez años después", en *Relaciones Internacionales*, v. 1, n. 1, abril-junio de 1973, pp. 51-71; y Alonso, Gita, "La Carta Africana", en *Revista Mexicana de Ciencia Política*, v. 9, n. 32, abril-junio de 1963, pp. 257-266; así como la obra de Grimal, Henri, *La décolonisation 1919-1963*.

1. La navegación.

A diferencia de los ríos asiáticos, los africanos han presentado mayor importancia para la navegación internacional.

El libre tránsito para todos los países quedó consagrado en el siglo pasado para el río Zambeza, por los tratados concluidos entre la Gran Bretaña y Portugal el 30 de mayo de 1879, 26 de febrero de 1884, y 11 de junio de 1891.⁽⁸⁹⁾

Este mismo principio, junto con el de igualdad en el trato, fueron fijados para el Congo y el Níger en los Artículos 13 y 26, respectivamente, del Acta General del Congreso de Berlín del 26 de febrero de 1885,⁽⁹⁰⁾ y confirmados para el último de estos ríos por el Acta de Niamey sobre navegación y cooperación económica celebrada entre los países de su cuenca el 26 de octubre de 1963 (Art. 3)⁽⁹¹⁾ Asimismo, se hallan garantizados por el Artículo 5 del Convenio de 7 de febrero de 1964 relativo al Estatuto del río Senegal, firmado por sus países ribereños.⁽⁹²⁾

(89) Rousseau, Ch., Derecho Internacional Público, p. 407; y Cruz - Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, p. 91.

(90) Cruz M., op. cit., pp. 89-90. Texto del Acta, con comentarios previos, en: Seara Vázquez, M., Del Congreso de Viena a la Paz de Versalles, pp. 181-202; y en: Albin, Pierre, Les -- grands traités politiques, pp. 388-406.

(91) ONU, Anuario de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, pp. 314 -315; y OEA, Ríos y lagos internacionales, 1967, pp. 23-24.

(92) OEA, Ríos y lagos..., 1971, p. 22.

En relación al cabotaje, éste quedó igualmente ampliado, por virtud del Acta de Berlín (Art. 2), a todas las banderas, dentro de la cuenca del Congo, con lo que se puede ver una clara disimilitud respecto a la reglamentación de las vías fluviales europeas, en las que, usualmente, dicha actividad es reservada para los ribereños. Sin embargo, creemos que esto es explicable, puesto que los territorios comprendidos en la cuenca del Congo no constituían en ese entonces Estados independientes, y eran las Potencias bajo cuya soberanía se encontraban tales territorios, las que iban a adjudicarse ese derecho.

No se tiene conocimiento sobre acuerdos posteriores relativos a este río, pero consideramos que, a la fecha, el cabotaje fluvial ha pasado a manos de los países ribereños, como resultado de su independencia obtenida a lo largo de nuestro siglo.

La reglamentación actual del Níger es más objetiva en este sentido, pues en un Acuerdo concluido el 25 de noviembre de 1964 entre los Estados de su cuenca,⁽⁹³⁾ se deja a una Comisión, formada exclusivamente por estos países, la elaboración de los reglamentos aplicables a la navegación, incluyendo el cabotaje (Arts. 1 y 2). El Tratado sobre el Senegal de 1964, mencionado anteriormente, establece una disposición similar, al decir su Artículo 7 que el cabotaje en este río sería reglamentado por un Comité Interestatal de desarrollo regional, constituido por los Estados ribereños en la Convención sobre el aprovechamiento general de la Cuenca del Río Senegal, del 26 de julio de 1963.⁽⁹⁴⁾

(93) Acuerdo relativo a la Comisión del Río Níger y a la navegación y los transportes sobre el Río Níger, firmado en Niamey. Ver ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, pp. 316-317; y OEA, Ríos y lagos..., 1967, p. 24.

(94) ONU, Anuario de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, p. 314; y OEA, Ríos y lagos internacionales, 1971, p. 22.

Al igual que en Europa, la norma general en cuanto al cobro - de peajes a la navegación ha sido la de permitir solamente el de los remuneratorios. Ello se puede ver en los Artículos 14 y 27 del Acta de Berlín, en el Artículo 13 del Acuerdo de Niamey de 1964 sobre el Níger, y en el Artículo 7 de la Convención de ese mismo año -- concerniente al río Senegal.

Comúnmente, los Estados ribereños de cada uno de los ríos inter nacionales africanos han sido los encargados del control y la adminis tración de los mismos en lo que toca al tránsito fluvial.

En 1885 se previó la creación de una Comisión Internacional pa ra el Congo, compuesta por todas las Potencias signatarias del Acta General de Berlín, y que se ocuparía de realizar las funciones ten-- dientes a facilitar el tránsito por el río (Arts. 17 y ss); pero dicho - organismo no pasó de la teoría, por lo que jamás existió en la reali dad.(95)

Por su parte, la navegación del Níger se halla regulada de con formidad con los reglamentos dictados por la Comisión creada en -- 1964 entre los Estados que integran su cuenca,(96) mientras que en - el caso del río Senegal, el régimen aplicado es el que establecen los ribereños, ya sea en forma particular o por medio del Comité In terestatal a que ya hemos hecho referencia.(97)

Finalmente, el tránsito por el Nilo se encuentra sujeto a la le gislación egipcia.(98)

(95) Baxter, R.R., *Vías acuáticas internacionales*, pp. 105 y 107; y Rou sseau, Ch., *Derecho Internacional Público*, pp. 406-407.

(96) Art. 2 del Acuerdo de Niamey de 1964.

(97) Arts. 9 y 11 del Convenio de 1964 sobre el Estatuto del Río Senegal.

(98) Cruz Miramontes, R., *Derecho Internacional Fluvial*, p. 91; y -- Rousseau, op. cit., p. 407.

2. Usos distintos a la navegación.

La utilización agrícola e industrial de las corrientes fluviales - africanas ha sido también objeto de reglamentación entre sus ribereños.

Se han fijado convencionalmente algunos de los principios aplicables a la materia, en particular el de cooperación y el de acuerdo previo en caso de aprovechamientos que pueden alterar las condiciones sanitarias, biológicas y de utilización de los ríos; todo ello en vistas a desarrollar los recursos hidráulicos y naturales de las cuencas fluviales, en beneficio común de los países que las conforman, sin dejar de establecerse el derecho que asiste a cada ribereño de explotar el río dentro de su territorio y de acuerdo a los principios determinados en los tratados.

Podemos mencionar los Acuerdos de Niamey de 1963 y 1964 relativos al Níger, así como los Convenios signados en esos mismos años con relación al río Senegal; en ambos casos, se crearon sendos organismos confiados a la promoción y coordinación de las investigaciones y trabajos de aprovechamiento en las respectivas cuencas fluviales: Comisión del Río Níger y Comité Interestatal de desarrollo de la cuenca del Río Senegal.

En 1972 los Estados ribereños del Senegal, excepto Guinea, concluyeron un Tratado sobre la Organización para el Desarrollo de este río, cuyo programa para el decenio 1975-1985 incluye diversos trabajos hidrotécnicos y portuarios.⁽⁹⁹⁾

(99) Osmańczyk, E.J., Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas, p. 978.

Mención especial merece el río Nilo, pues su importancia económica radica primordialmente en la utilización que de él se hace para el riego de las regiones desérticas localizadas en su cuenca.⁽¹⁰⁰⁾ Por lo tanto, su reglamentación internacional se circunscribe a este punto, y al reparto equitativo de sus recursos hidráulicos entre los países ribereños.

Así, el 8 de noviembre de 1959 fue firmado por la República Árabe Unida y el Sudán un Convenio en el que se establece la necesidad de colaborar para el aprovechamiento del río en beneficio de ambos países.⁽¹⁰¹⁾

En cuanto a la distribución de las aguas, se estipula como derecho adquirido de los dos Estados la utilización de los volúmenes efectuada por cada uno de ellos hasta la firma del tratado (Art. 1).

(100) Sin embargo, también es usado para la navegación, aunque ésta se ve interrumpida debido a las cataratas que existen a lo largo del río, entre Wadi-Halfa y Khartum. Ver Gran Enciclopedia del Mundo, t. 13, pp. 1038-1039, y t. 16, pp. 587-588 (cuadro).

(101) Acuerdo relativo al aprovechamiento total de las aguas del Río Nilo, firmado en El Cairo. Ver ONU, Anuario de la CDI, - 1974, v. II, segunda parte, p. 70; y OEA, Ríos y lagos internacionales, 1967, pp. 101-103. Por un Acuerdo concluido en 1910 entre Inglaterra y Egipto, los recursos hidráulicos del río habían sido sometidos a sistemas de riego, siendo favorecido el Sudán, pues "una parte del Nilo Azul se aprovecharía para regar tierras de este país". (Cruz Miramontes, R., D.I.F., p. - 91). Asimismo, el 7 de mayo de 1929 se efectuó un Acuerdo por Canje de Notas entre la Gran Bretaña y Egipto, que regulaba en forma parcial el aprovechamiento del Nilo. Este acuerdo fue completado por el de 1959 (ONU, Anuario..., 1974, v. II segunda parte, pp. 69-70).

Se prevé la ejecución de obras hidrotécnicas tendientes al control de las aguas y a la participación equitativa en los beneficios obtenidos, entre ellas una presa en Asuán a cargo de Egipto, y una en Roseires por parte del Sudán (Art. II).

Por último, quedó sentado el principio de cooperación técnica en todo lo relacionado con el aprovechamiento del río, creándose a tal efecto una Comisión Técnica Mixta encargada de realizar los estudios pertinentes (Art. IV).

CAPITULO IV

A M E R I C A

Los ríos internacionales americanos presentan características distintas a las de los europeos en el sentido de que, debido a sus condiciones físico-geográficas,⁽¹⁰²⁾ no poseen mayor interés para la navegación de terceros Estados, sino solamente para la de los propios ribereños, excepción hecha del río de la Plata, como por ejemplo, el Amazonas, donde sí hay navegación internacional, pero sólo de los países de la cuenca. De todas formas, y al margen de lo anterior, la importancia económica de estas corrientes radica esencialmente en su utilización con otros fines, en especial la irrigación, el transporte de maderas y la obtención de energía hidroeléctrica.⁽¹⁰³⁾

(102) V. gr. su recorrido accidentado o inserto en regiones selváticas, como el Amazonas y el Orinoco, o el estado cenagoso de su curso, como el río Bravo. (Ver Cruz Miramontes, R., *Derecho Internacional Fluvial*, p. 54; *Nueva Enciclopedia Temática*, t. 6, p. 544; y *Gran Enciclopedia del Mundo*, i. 16, p. 599). En el caso de los ríos Bravo y Colorado, su escaso grado de navegabilidad ha contribuido al problema de comunicación a que se ha enfrentado nuestro país por la falta de ríos suficientemente transitables.

(103) Cruz Miramontes, op. cit., pp. 54 y 133; y Rousseau, Ch., *Derecho Internacional Público*, pp. 408-409. De cualquier forma, no podemos ignorar que la mayoría de los ríos americanos son navegables en mayor o menor grado, lo que hace que se vean surcados durante todo el año por embarcaciones de diverso calado. (Respecto a la navegabilidad de estos ríos, ver *Gran Enciclopedia del Mundo*, por el nombre de cada uno).

Como consecuencia, el derecho fluvial en nuestro continente, aunque también se ha ocupado de la navegación, no deja de mostrar una orientación preferencial hacia el aprovechamiento industrial y agrícola de los ríos, y, sobre todo en las últimas décadas, hacia el desarrollo integral de las cuencas fluviales internacionales.

1. La navegación.

1.1. Principios generales.

Las particularidades históricas de América Latina: largo período colonial, luchas de emancipación y difícil organización posterior de los países independientes, hicieron que estas naciones se volvieran suspicaces en cuanto a la defensa de su soberanía, rechazando cualquier pretensión de acercamiento por parte de las Potencias ajenas al continente, lo que explica que en la mayoría de los casos el principio de libertad de navegación por los ríos haya sido extendido sólo a los ribereños.⁽¹⁰⁴⁾ Esto se ve, por ejemplo, en el Congreso Hispano-Americano de Lima de 1847-1848, la I Conferencia Panamericana, celebrada en Wáshington en 1889-1890,⁽¹⁰⁵⁾ y numerosos acuerdos -- concluidos a lo largo de los siglos XIX y XX en relación con las vías fluviales sudamericanas, entre ellos el Convenio argentino-brasileño del 7 de marzo de 1856 sobre los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay,⁽¹⁰⁶⁾ el -- Acuerdo entre Venezuela y Colombia del 29 de abril de 1843 sobre el Orinoco,⁽¹⁰⁷⁾ el Acuerdo de Navegación entre Argentina y Para-

(104) Cruz Miramontes, R., D.I.F., pp. 53-55 y 81.

(105) Cruz Miramontes, op. cit., p. 80.

(106) Idem, p. 69. El 20 de noviembre de 1857 Argentina y Brasil firmaron un nuevo acuerdo en el que se extiende el principio -- a los barcos mercantes de todas las naciones (ver Cruz M., op. cit., p. 69; y Rousseau, Ch., Derecho Internacional Público, p. 409).

(107) Cruz Miramontes, op. cit., p. 76.

guay del 23 de enero de 1967 en relación a los tramos comunes del Paraná, Paraguay y de la Plata,(108) y finalmente el Tratado de Cooperación Amazónica, del 3 de julio de 1978, cuyo Artículo III estipula el libre tránsito por el Amazonas y afluentes para los contratantes.

Tampoco podemos olvidar los Tratados de Límites concluidos por nuestro país con los Estados Unidos el 2 de febrero de 1848 o Tratado de Guadalupe Hidalgo, el 30 de diciembre de 1853 o Tratado de La Mesilla, y el 12 de noviembre de 1884, en los cuales se establece la libertad de navegación para ambas naciones en los ríos Bravo y Colorado;(109) ni el del 11 de enero de 1909 entre Estados Unidos y Gran Bretaña, relativo a las aguas comunes de aquel país y Canadá, por el que quedó abierto el San Lorenzo al libre tránsito de los barcos norteamericanos y canadienses.(110)

Sin embargo, no se puede establecer una norma histórica general en cuanto a la extensión del principio, pues en varias ocasiones también se ha visto ampliado a todas las banderas,(111) aunque, de acuerdo con la tesis sostenida tradicionalmente por algunos países sudamericanos,(112) esto entraña tan sólo una concesión otorgada por los ribereños en ejercicio de su poder soberano y no precisamente el reconocimiento de un derecho jurídico establecido.(113) En este sen

(108) OEA, Ríos y lagos internacionales, 1967, p. 86. Texto en -- ONU, Treaty Series, v. 634, pp. 182-183.

(109) Cruz Miramontes, op. cit., p. 60; y Fenwick, Charles G., - Derecho Internacional, p. 442.

(110) Cruz Miramontes, D.I.F., p. 59. Texto en OEA, Ríos y lagos..., 1967, pp. 245-256.

(111) Ver Rousseau, op. cit., p. 409.

(112) Como Brasil con respecto al Amazonas, Argentina en relación al Río de la Plata, y Venezuela respecto al Orinoco. Ver -- Cruz Miramontes, op. cit., pp. 63-67, 72 y 78-79..

(113) Ver también la opinión de Gilbert Gidel, mencionada en Cruz Miramontes, op. cit., p. 82.

tido se pueden mencionar los Acuerdos de San José de Flores firmados por Argentina con Francia, Inglaterra y Estados Unidos el 10 de julio de 1853 relativos a los ríos Paraná y Uruguay,⁽¹¹⁴⁾ el Tratado de 1858 entre Bolivia y Estados Unidos, por el que el primer país internacionaliza sus ríos amazónicos y platenses,⁽¹¹⁵⁾ y el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, concluido por Brasil y Bolivia en agosto de 1910, con relación al tramo limítrofe en el río Paraguay,⁽¹¹⁶⁾ así como los diversos decretos emitidos por los países ribereños del Amazonas entre los años de 1852 y 1868, en respuesta a las presiones ejercidas por Francia, Gran Bretaña y los Estados Unidos.⁽¹¹⁷⁾

De cualquier manera, podemos deducir tres aspectos fundamentales que caracterizan al derecho fluvial americano en lo que toca al principio de libre navegación. Por un lado el hecho de que este principio en todo momento ha sido decretado y reglamentado por los países ribereños, ya sea en forma unilateral o por vía convencional -la mayoría de las veces de carácter bilateral-.⁽¹¹⁸⁾ En segundo lu-

(114) Cruz Miramontes, op. cit., p. 68; y Rousseau, op. cit. p. 409.

(115) Cruz Miramontes, op. cit., p. 71.

(116) Idem. También podemos señalar el Tratado argentino-brasileño de 20 de noviembre de 1857 sobre el Paraná y el Uruguay (ver Cruz - Miramontes, op. cit., p. 69; y Rousseau, Ch., D.I.P., p. 409).

(117) Para profundizar: Cruz Miramontes, op. cit., pp. 62-63; Salamanca T., Demetrio, La Amazonia Colombiana, diversas pp.; Ducoudray, G., Compendio de historia general, p. 452; Caverro-Egúszki S., Ricardo, La Amazonía Peruana, p. 44; y Osmańczyk, E.J., Enciclopedia Mundial de RRH y NNUU, p. 60.

(118) Ver Rousseau, op. cit., p. 409. El Prof. Gidel afirma que el establecimiento del principio en los ríos americanos ha sido siempre el resultado de convenios bilaterales y nunca de multilaterales (ver Cruz Miramontes, op. cit., p. 82); sin embargo, en la actualidad no se puede negar la existencia de acuerdos multipartitos que contienen disposiciones sobre esta materia, como el Pacto Amazónico de 1978.

gar, la inexistencia de convenios generales como el de Barcelona de -- 1921, y la impracticabilidad de normas jurídicas universales, debido -- a las circunstancias específicas de cada río americano en relación -- con los demás, por lo que los tratados se ocupan única y exclusiva-- mente de determinadas vías fluviales, tratando de establecer las re-- glas más adecuadas al caso concreto. (119)

Finalmente, nos damos cuenta de que la tendencia actual es la de seguir garantizando la libertad de navegación por parte de los Estados ribereños, como lo demuestran el Acuerdo Argentino-paraguayo de 1967 relativo al tránsito por los ríos de la Plata, Paraná y Paraguay (Art. 1), y el Tratado de Cooperación Amazónica de 1978 (Art. III), mencionados anteriormente, así como el Tratado del Río de la Plata y su frente marítimo, concluido entre Argentina y Uruguay el 19 de noviembre de 1973 (Art. 7). (120)

No está por demás decir que, al igual que en Europa, el cabotaje en los ríos internacionales americanos siempre es reservado a las embarcaciones de cada ribereño en el límite de sus fronteras. (121) - Esta fórmula fue incluida, por ejemplo, en el Tratado de 20 de noviembre de 1857 entre Brasil y Argentina concerniente a los ríos Paraná y

(119) Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, pp. 65-66 y 81-82. No obstante, esto no quiere decir que en América -- sean inaplicables o inaceptables los principios generales del Derecho Internacional Fluvial, pues no es lo mismo un principio -- que una norma; dichos principios son aceptados en la práctica y doctrina americanas, salvo que su aplicación, como resultado de las particularidades de cada río americano, debe ser distinta para cada uno de ellos, de lo que se deduce que las normas fijadas sean también diferentes. (Ver Cruz Miramontes, op. cit., - pp. 53-83).

(120) Texto del Tratado en: Relaciones Internacionales, v. II, n. 5, abril-junio de 1974, pp. 111-128.

(121) Cruz Miramontes, op. cit., pp. 82 y 83.

Uruguay, (122) y en el Pacto Amazónico de 1978 (Art. III).

1.2. Administración y control.

Debido a que, generalmente, las vías fluviales americanas no presentan gran interés para la navegación internacional de terceros países, como ya dijimos, son los Estados ribereños los que proceden a administrar, cada uno, la parte de aquellas corrientes que pasa por su territorio, siendo inexistentes las comisiones fluviales internacionales tal como se conocen en Europa. (123)

Cada ribereño ejecuta, a voluntad y sin que se le obligue a ello, los trabajos de mantenimiento y mejoramiento del río dentro de sus fronteras. (124)

(122) *Idem*, p. 69.

(123) *Ibidem*, p. 82; y Rousseau, Ch., D.I.P., pp. 408-409. Posibles excepciones lo constituyen la Comisión Conjunta Canadá-Estados Unidos, creada por el Tratado anglo-estadounidense de 11 de enero de 1909, que tiene facultades administrativas y de control semejantes a las de las comisiones europeas (ver Baxter, R.R., *Vías acuáticas internacionales*, p. 106; y ONU, *Anuario de la CDI*, 1974, v. II, segunda parte, pp. 76-79), y la Comisión Administradora del Río de la Plata, constituida por el Tratado del Río de la Plata y su frente marítimo, del 19 de nov. de 1973, entre Argentina y Uruguay, que sirve como órgano consultivo y coordinador en cuestiones de navegación y otras, relativas al río (ver ONU, *Anuario...*, 1974, v. II, segunda parte, pp. 324-326; y *supra* nota 120).

(124) Cruz Miramontes, *op. cit.*, p. 83.

2. Usos distintos a la navegación.

En la Parte Segunda, al hablar de la labor realizada en el seno de la OEA en lo que se refiere a la utilización agrícola e industrial de los ríos internacionales, mencionamos los principios enunciados en la VII Conferencia Internacional Americana, reunida en Montevideo en 1933: derecho de uso por parte de cada ribereño sin perjuicio del igual derecho de los demás; comunicación y acuerdo previos a cualquier aprovechamiento; reparación en caso de daños ocasionados. (125)

Estos principios han sido consagrados ulteriormente, por ejemplo, en la Declaración de Asunción sobre aprovechamiento de ríos internacionales, adoptada durante la IV Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, que se celebró del 1o. al 3 de junio de 1971, (126) -- así como en el Acta de Santiago de 26 de junio de 1971 entre Argentina y Chile, (127) y en el Acta de Buenos Aires de 18 de julio de ese mismo año entre Argentina y Bolivia, (128) ambas sobre cuencas -

(125) Declaración de Montevideo sobre Uso Industrial y Agrícola de los Ríos Internacionales, aprobada el 24 de diciembre de 1933. Ver OEA, Ríos y lagos internacionales, 1967, pp. 1-2 y 131-133; y ONU, Anuario de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, pp. 225-226.

(126) OEA, Ríos y lagos..., 1971, pp. 18-19 y 187-188; y ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, p. 351.

(127) OEA, Ríos y lagos..., 1971, p. 75; y ONU, Anuario..., -- 1974, v. II, segunda parte, pp. 351-352.

(128) OEA, Ríos y lagos..., 1971, p. 75; y ONU, Anuario..., -- 1974, v. II, segunda parte, p. 352. También se puede mencionar la Declaración de Buenos Aires sobre recursos hidráulicos, -- emitida por Argentina y Uruguay el 9 de julio de 1971. (Ver OEA, Ríos y lagos..., 1971, p. 81; y ONU, Anuario..., -- 1974, v. II, segunda parte, p. 352).

hidrográficas, en las que además se establece el intercambio de todo tipo de informaciones relativas a la materia: hidrológicas, meteorológicas y de otra índole.

En tales instrumentos se ve el deseo de los países platenses por fijar claramente sus derechos y obligaciones en cuanto al uso de los recursos hidráulicos que les son comunes, por lo que creemos dejan de constituir una mera manifestación de intenciones para convertirse en documentos que pueden ser básicos en las relaciones, no sólo de estos países, sino de los de cualquiera otra cuenca hidrográfica.

Junto con esos principios se encuentra, por un lado, el de utilización y distribución equitativas de las aguas, plasmado en diversos acuerdos, como el del 20 de diciembre de 1933, que determina el régimen jurídico fronterizo entre Brasil y Uruguay,⁽¹²⁹⁾ el Tratado del Río de la Plata y su frente marítimo, mencionado con anterioridad⁽¹³⁰⁾ y el Tratado de Aguas entre México y Estados Unidos del 3 de febrero de 1944, con referencia a los ríos Bravo y Colorado.⁽¹³¹⁾

Por otro lado, se halla el de cooperación internacional, que se ha visto favorecido con la creación de comisiones técnicas mixtas - algunas de las cuales señalaremos más adelante- confiadas a realizar estudios y ejecutar trabajos tendientes al mejor aprovechamiento de los re

(129) ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, p. 94; y OEA, Ríos y lagos..., 1971, p. 73.

(130) ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, pp. 324-326.

(131) Idem, pp. 85-88; y OEA, Ríos y lagos..., 1971, pp. 64-68 y 402-435. Para comentarios: Sepúlveda, César, La Frontera Norte de México, pp. 121-127; Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, pp. 60 y 161-176; y Cabrera, Luis, "La Salinidad del Río Colorado", en: México, S.R.E.; Seis años de las Relaciones Internacionales de México; 1970-1976, pp.49-59.

cursos acuáticos, en materias como la producción de fuerzas hidráulicas, el riego y la pesca.

2.1. Obtención de energía hidroeléctrica.

La reglamentación fluvial americana puede considerarse extensa en el aspecto del aprovechamiento hidroeléctrico de los ríos internacionales.

En este sentido, la práctica convencional contiene, explícita o implícitamente, el derecho que asiste a los Estados ribereños a participar en común de dicha explotación, y de los beneficios obtenidos en la misma. Esto se ve, por ejemplo, en el Tratado de Aguas México-Estados Unidos de 1944, los Acuerdos argentino-paraguayos de 23 de enero de 1958 y 16 de junio de 1971 referentes al río Paraná,⁽¹³²⁾ el argentino-uruguayo del 30 de diciembre de 1946 sobre el aprovechamiento de los rápidos del río Uruguay en la zona del Salto Grande,⁽¹³³⁾ y el Tratado entre Estados Unidos y Canadá para el Desarrollo en Cooperación de los Recursos Hidráulicos de la Cuenca del Río Columbia, del 17 de enero de 1961.⁽¹³⁴⁾

Asimismo, los países se han dado cuenta de la necesidad de establecer una colaboración suficiente con vistas a garantizar el desarrollo óptimo de las fuerzas eléctricas que les brindan sus corrientes fluviales. A raíz de ello han constituido organismos técnicos avocados

(132) OEA, Ríos y lagos internacionales, 1971, pp. 76-77.

(133) Idem, pp. 78-80; y ONU, Anuario de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, pp. 92-93.

(134) OEA, Ríos y lagos..., 1971, pp. 59-62; y ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, pp. 82-84.

a determinados ríos, entre los que se encuentra la Comisión Técnica argentino-paraguaya de Obras Hidráulicas del Pilcomayo, creada por el Tratado Complementario de límites definitivos en el río, del 10. de junio de 1945,⁽¹³⁵⁾ las dos Comisiones Técnicas instituidas por estos mismos países en relación al río Paraná, por los tratados de 1958 y - 1971, respectivamente, una para el aprovechamiento hidroeléctrico -- del sector Yacyretá - Apipé, Saltos del Apipé, y otra para el del tramo comprendido entre la confluencia del Paraguay y la desembocadura del Iguazú, exceptuando el sector Yacyretá-Apipé,⁽¹³⁶⁾ y la Comisión Técnica uruguayo-argentina destinada a la explotación de los rápidos del Uruguay en la zona del Salto Grande, creada por el Acuerdo de 1946 entre estos dos países.

El 3 de diciembre de 1973 fue concluido un nuevo Acuerdo entre Argentina y Paraguay relativo al aprovechamiento hidroeléctrico - del río Paraná a la altura de la Isla de Yacyretá, siendo integrado para ello un organismo mixto (YACYRETA) que se encargaría de efectuar los trabajos hidrotécnicos necesarios.⁽¹³⁷⁾

Un tratado similar, suscrito unos meses antes, 26 de abril de ese año, por Brasil y Paraguay, constituyó un órgano denominado ITAIPU - para ocuparse del tramo común de ambos países en el mismo río.⁽¹³⁸⁾

Este último es de particular importancia, pues como consecuencia de las obras emprendidas por ITAIPU, comenzaron a profundizarse

(135) OEA, Ríos y lagos..., 1971, p. 76; y ONU, Anuario..., - 1974, v. II, segunda parte, p. 96.

(136) OEA, Ríos y lagos..., 1971, pp. 76 y 77; y ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, pp. 318 y 322-323.

(137) Relaciones Internacionales, v. II, n. 4, enero-marzo de 1974, pp. 151-176.

(138) Idem, pp. 143-150.

ciertas discrepancias existentes desde hacía tiempo entre Argentina y Brasil en cuanto al principio de consulta previa al aprovechamiento hidroeléctrico de las aguas internacionales; mientras que aquel país sostenía la necesidad de dicho requerimiento, Brasil lo rechazaba, -- considerándolo como retardatorio en la ejecución de los trabajos. -- Por otro lado, Argentina afirmaba que la presa hidroeléctrica brasileño-paraguaya perjudicaría a la que tenía en proyecto construir en forma conjunta con Paraguay, negando el Brasil la existencia de problema alguno en ese sentido. Tal situación prevaleció hasta la VIII Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, celebrada en diciembre de 1976, en que, sin embargo, hubo un acercamiento entre ambos países, lo que abrió el camino para la consecución de un arreglo sobre el asunto. (139)

Lo anterior nos demuestra que la interpretación otorgada por cada Estado interesado a los principios sobre utilización de los ríos internacionales, en función de sus intereses políticos y económicos, condiciona la aplicabilidad o no de esos principios en tal o cual medida.

(139) Para profundizar, ver los artículos: S/a, "Cuenca del Plata ; - acuerdos y dificultades de la Reunión de Cancilleres" (se trata de la VII), en Comercio Exterior, v. 25, n. 6, junio de 1975, pp. 622-623; y Greño Velasco, José Enrique, "VIII Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata", en Revista de Política Internacional, n. 151, mayo-junio de 1977, pp. 157-179. Una explicación general de las relaciones entre Argentina y Brasil - hasta poco antes de la firma del Tratado de ITAIPU, puede encontrarse en el artículo del Dr. Leopoldo González Aguayo: -- "Las negociaciones argentino-brasileñas sobre aguas internacionales interiores", en Boletín CRI, n. 27, febrero de 1973, pp. -- 20-25.

2.2. Pesca y otros usos.

El derecho exclusivo de pesca por parte de cada ribereño dentro de su territorio es innegable y ha quedado estipulado en diversos instrumentos convencionales que se refieren a determinados ríos americanos, especialmente el Tratado del Río de la Plata y su frente marítimo, entre Argentina y Uruguay, del 19 de noviembre de 1973 (Art. 53), el Acuerdo signado el 20 de diciembre de 1933 por este último y Brasil sobre el régimen de la frontera (Art. 22), y el Acuerdo de Navegación argentino-paraguayo de 23 de enero de 1967 (Art. 3). El primero de estos convenios establece también la libertad de pesca para los dos ribereños en las aguas comunes (Art. 53, in fine).⁽¹⁴⁰⁾

Asimismo, en algunos casos se ve la preocupación de los Estados por asegurar la preservación de los recursos pesqueros al través de la adopción de medidas apropiadas, fijándose disposiciones al respecto, por ejemplo, en el ya mencionado Tratado del Río de la Plata y su frente marítimo (Art. 54), en el Acuerdo concluido por los mismos signatarios de dicho tratado en 1946 con relación a los rápidos del Uruguay en la zona del Salto Grande (Art. 3), y en el Estatuto de régimen fronterizo entre Colombia y Venezuela, del 5 de agosto de 1942, cuyo Artículo 23 determina la prohibición en el uso de todo tipo de procedimientos o artefactos que puedan impedir el paso expedi-

(140) Esta misma libertad fue determinada, p. ej., para los ríos contiguos entre Brasil y la entonces Guayana Británica (hoy Guyana), por el Canje de Notas efectuado en octubre-noviembre de 1932 entre aquel país y la Gran Bretaña, relativo a la delimitación de los terrenos ribereños. Ver ONU, Anuario de la CDI, 1974, v. II, segunda parte, pp. 94-95; y OEA, Ríos y lagos internacionales, 1971, p. 72.

to de las especies o poner en peligro su existencia.⁽¹⁴¹⁾

En lo que toca a la utilización de los ríos internacionales americanos con fines de regadío y suministro acuático a poblaciones, nos concretamos a mencionar que en el Tratado de Aguas de 1944 entre Mexico y los Estados Unidos se establece la instalación, además de -- las destinadas a la obtención de fuerzas eléctricas, de diversas obras de almacenamiento y distribución de los recursos hidráulicos del Bravo, Colorado y Tijuana, con el consecuente beneficio agrícola y urbano de las regiones fronterizas de nuestro país.⁽¹⁴²⁾

De cualquier forma, no está por demás decir que los mismos -- principios que hemos visto con relación al uso en general de estas corrientes son aplicables a su aprovechamiento agrícola, por ejemplo, el de no ejecutar trabajos que puedan afectar el régimen normal de -- los ríos o los intereses de los demás Estados corribereños, y el de -- acuerdo previo entre los interesados en caso de emprender proyectos -- de esta naturaleza.

Debemos señalar finalmente que el orden de preferencias otorga do a los diferentes usos de los ríos americanos depende, como sucede en otras regiones, de la importancia que los mismos tienen conforme a

(141) ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, p. 95; y OEA, Ríos y lagos..., 1971, p. 70.

(142) El 21 de mayo de 1906 ambos países signaron una Convención -- que distribuía solamente las aguas del Bravo con fines de irriga ción , sin tocar lo concerniente a los otros dos ríos, Para profun dizar y comentarios: ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda -- parte, pp. 84 y 85; OEA, Ríos y lagos..., 1971, p. 64; Cruz Miramontes, R., Derecho Internacional Fluvial, pp. 60 y 134-135; y Sepúlveda, César, La Frontera Norte de México, pp. -- 117-118.

los intereses económicos que los ribereños, de común acuerdo, han determinado.

Por lo tanto, en este sentido no existe una regla general; lo -- que sí se puede afirmar es el hecho de que en ocasiones la navegac-- ción se ha visto relegada a un segundo plano, después de los usos do mésticos y sanitarios, como se puede observar en el Artículo 8 del -- Tratado anglo-norteamericano de 1909 relativo a las aguas comunes de Estados Unidos y Canadá mencionado con anterioridad, y el Artículo - 3 del Convenio entre Argentina y Uruguay de 1946 a que también ya hemos hecho referencia.

En el caso de los ríos Bravo, Colorado y Tijuana, el Tratado de Aguas de 1944 superpone la utilización agrícola e industrial de estas corrientes a su uso para la navegación, al establecer el Artículo 3 el siguiente orden de prioridades: a) usos domésticos y municipales; b) -- agricultura y ganadería; c) energía eléctrica; d) otros usos industria-- les; e) navegación; f) pesca y caza; y g) otros usos benéficos fijados por la Comisión Internacional de Límites y Aguas. Esto nos parece - comprensible si pensamos que la economía de las regiones fronterizas, tanto mexicanas como norteamericanas, requieren más para su desarro- llo de la agricultura y de la industria que del transporte fluvial. (143)

(143) Respecto a la importancia de la industria y la agricultura en las áreas fronterizas mexicanas con EUA, ver p. ej.: Urquidí L., - Víctor, "Importancia económica de la zona fronteriza del norte de México", (por)... (y) Sofía Mendez Villarreal, en Foro In-- ternacional, v. XVI, n. 2, octubre-diciembre de 1975, pp. 172 -173 (Artículo completo en pp. 149-174).

3. Lucha contra la contaminación y prevención de inundaciones.

La constante contaminación de los ríos, resultado del depósito en ellos de sustancias nocivas industriales y domésticas, ha motivado que los países del continente se preocupen cada vez más por proteger sus aguas contra este problema.

En el Tratado del Río de la Plata y su frente marítimo, Argentina y Uruguay se comprometieron a prevenir la contaminación, estableciendo el principio de responsabilidad e indemnización por daños causados por la misma (Arts. 47 a 52).

Dentro del plano global de la región platense, el Comité Inter gubernamental Coordinador de la Cuenca del Plata, creado en la I Reunión de Cancilleres, Buenos Aires febrero de 1967, aprobó el 20 de abril de 1972 una lista de 11 sugerencias sobre la materia presentadas por el Grupo de Expertos en Recursos Hidráulicos, entre las -- que se encuentra la de solicitar a los Estados miembros la adopción de medidas inmediatas encaminadas al control de la contaminación -- acuática dentro de sus respectivos territorios. (144)

Las aguas fronterizas norteamericano-canadienses se hallan protegidas jurídicamente por el Artículo IV del Tratado de 11 de enero de 1909 entre la Gran Bretaña y Estados Unidos. Debemos señalar que la Comisión Mixta Internacional Canadá-Estados Unidos, constituida en virtud de este acuerdo, ha dado una importancia relevante al problema de la contaminación, especialmente durante las últimas décadas, reali-

(144) OEA, Ríos y lagos internacionales, 1971, pp. 14-15; OEA, -- Ríos y lagos..., Suplemento 1, 1977, pp. 208-209; y ONU, - Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 1974, v. II, segunda parte, p. 384.

zando diversas actividades de investigación y supervisión tendientes a salvar guardar no sólo los recursos hidráulicos sino el medio ambiente en general, en esta materia. (145)

El Tratado México-norteamericano de 1944 no fue claro en cuanto a la calidad de las aguas que debían ser entregadas a nuestro país, lo que dió origen a las divergencias surgidas con posterioridad a este respecto. (146)

En efecto, en 1961 se inició un conflicto como consecuencia del vertimiento de aguas excesivamente salinizadas en el río Colorado por parte de los agricultores norteamericanos, y que pasaron a territorio mexicano con el consiguiente perjuicio para las tierras agrícolas del Valle de Mexicali. México protestó asegurando que se había faltado al tratado, a lo que los Estados Unidos respondieron negando la existencia de tal contravención, pues el acuerdo no los obligaba en lo que se refería a la calidad del líquido, sino sólo a su procedencia que, de hecho, era el río Colorado. (147)

Este problema no fue resuelto hasta 1973, en que por el Acta 242 de la Comisión Internacional de Límites y Aguas se garantizó a nuestro país el suministro del volumen estipulado en el Tratado de 1944 con una calidad determinada, desde principios del año siguiente; para tal fin, el gobierno norteamericano se obligó a construir una planta desalinizadora en su territorio y un canal revestido de conduc-

(145) ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, pp. 385-387.

(146) Sepúlveda, César, La Frontera Norte de Mexico, p. 122.

(147) Idem, pp. 129 y ss.

ción del agua salobre hasta el Golfo de California. (148)

Ello, aunado al ofrecimiento de los Estados Unidos en el sentido de asistir económicamente a nuestro país en la rehabilitación de las tierras dañadas (Párr. 7 del Acta), significó la aceptación plena del derecho de México a disponer de aguas utilizables para la agricultura, así como del principio de responsabilidad e indemnización en caso de perjuicios ocasionados por la contaminación de las aguas internacionales. (149)

La cuestión de las inundaciones y de la erosión también ha preocupado a los Estados ribereños de una vfa fluvial.

En el primer aspecto, el Convenio entre México y Estados Unidos para la rectificación del río Bravo en el Valle de Ciudad Juárez -El Paso, del 1o. de febrero de 1933, previó la realización de obras hidrotécnicas destinadas a evitar los desbordamientos del río en la región, como el ocurrido en 1897. (150)

(148) *Ibidem*, pp. 139-140. El Acta 242, firmada el 30 de agosto de 1973, tuvo como antecesoras la 218, del 22 de marzo de 1965, y la 241, del 14 de julio de 1972, que, aunque representaron un avance, no dieron solución definitiva al problema (ver Sepúlveda, César, *op. cit.*, pp. 132-139). Texto del Acta 242 en *Relaciones Internacionales*, v. 1, n. 3, octubre-diciembre de 1973, pp. 113-115.

(149) Sepúlveda, César, *op. cit.*, pp. 140-141. Para profundizar sobre toda esta cuestión, ver también: Cabrera, Luis, "La Salinidad del Río Colorado", en: México; S.R.E.; Seis años de las Relaciones Internacionales de México; 1970-1976, pp. 49-59.

(150) Sepúlveda, César, *La Frontera Norte de México*, pp. 96 y 99; ONU, *Anuario de la CDI*, 1974, v. II, segunda parte, pp. 84-85; y OEA, *Ríos y lagos internacionales*, 1971, p. 64.

Con referencia a la erosión, el Artículo IV A del Tratado de Límites México-norteamericano del 23 de noviembre de 1970, (151) establece la posibilidad de cada Estado de proteger sus riberas a lo largo de todo el curso fronterizo de los ríos Bravo y Colorado, inclusive por medio de la ejecución de trabajos en los cauces que corran completamente dentro de su territorio, a condición de que estos trabajos no afecten contrariamente al otro Estado como consecuencia del desvío u obstrucción de las aguas.

4. Desarrollo de cuencas fluviales.

Desde hace algún tiempo, los dos grandes sistemas fluviales del Cono Sur, el del Río de la Plata y el del Amazonas, se han manifestado plenamente como factores de desarrollo e integración subregional.

Es por ello que en la actualidad la reglamentación de tales sistemas debe considerarse dentro de un contexto que incluya ese desarrollo en su conjunto y no solamente el de los recursos hidráulicos.

4.1. La Cuenca del Plata.

En el caso del Río de la Plata y sus afluentes, el marco institucional lo han brindado las distintas Reuniones de Cancilleres de los Países de la Cuenca -es decir, Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay-, iniciadas en 1967, y al través de las cuales se han podi

(151) Tratado para resolver las diferencias fronterizas pendientes y para mantener a los ríos Bravo y Colorado como la frontera internacional. Ver ONU, Anuario..., 1974, v. II, segunda parte, pp. 321-322. Texto en: Boletín CRI, n. 15, febrero de 1972, pp. 110-121. Para profundizar y comentarios: Sepúlveda, César, op. cit., pp. 145-153; y Murguía Rosete, Antonio, "Comentarios al Tratado de Límites entre México y Estados Unidos", en Boletín CRI, n. 2, enero de 1971, pp. 26-27.

do poner en marcha los objetivos de desarrollo e integración previstos en la primera de ellas, mismos que fueron plasmados en el Tratado de la Cuenca del Plata, concluido durante la I Reunión Extraordinaria de Cancilleres, el 23 de abril de 1969.(152)

Para la consecución de dichos propósitos se ha establecido una estrecha colaboración en materias como la conservación de los recursos naturales, la integración de la infraestructura de transportes y comunicaciones, la complementación industrial, y la ejecución de programas educacionales y sanitarios. En lo que se refiere a los ríos, - la cooperación incluye cuestiones relativas al desarrollo de la navegación y el mejor aprovechamiento de las aguas con otros fines, así como al control de las inundaciones y de la erosión, sin olvidar la preservación de los recursos vivos acuáticos y la lucha contra la contaminación. Todo esto se deja ver de las distintas Actas y Resoluciones adoptadas en las Reuniones de Cancilleres.(153)

Todas las actividades realizadas se han visto favorecidas gracias a la labor del Comité Intergubernamental Coordinador, constituido en la I Conferencia de Cancilleres,(154) como asimismo del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata, que comenzó a operar entre 1976 y 1977, y cuya asistencia está canalizada hacia todos los estudios y proyectos de interés común, en especial los tendientes al desenvolvimiento de los países más atrasados del área, es decir, - Bolivia, Paraguay y Uruguay.(155)

(152) OEA, Ríos y lagos internacionales, 1971, pp.17-18 y 167-170.

(153) Vid. idem, pp.14-19; 148-150; 151-156 y 183-188.

(154) Ver Estatuto del CIC en OEA, Ríos y lagos..., 1971, pp. 157-162.

(155) Ver los arts.: Greño Velasco, José Enrique, "VIII Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata", en Revista de Política Internacional, n. 151, mayo-junio de 1977, pp. 157-179; S/a, "Cuenca del Plata; el bilateralismo sigue siendo la norma y el multilateralismo - la excepción", en Comercio Exterior, v. 27, n. 1, enero de 1977, pp. 103-105; y S/a, "Cuenca del Plata; inició sus actividades el Fondo Financiero", en Comercio Exterior, v. 27, n. 4, abril de 1977, p. 474. Ver también Acta Final de la VIII Reunión de Cancilleres, en Síntesis (ALALC), v. XII, n. 121, enero-febrero de 1977, pp.25-31.

Es de suponer que si las Reuniones de Cancilleres han coadyuvado al progreso de la región platense, esta situación podrá prevalecer mientras duren las mismas.

4.2. La Cuenca del Amazonas.

La inmensa cuenca amazónica, al igual que la del Plata, posee un enorme potencial económico que se manifiesta no sólo en la vasta red fluvial integrada por el río y sus afluentes, parte de un sistema más amplio de comunicaciones y transportes, al lado de los distintos puertos, carreteras y ferrocarriles que hay en la región, sino también en la riqueza de productos naturales renovables y no renovables: pesqueros, agropecuarios, forestales, minerales, existentes en la misma.

Por lo tanto, el desenvolvimiento de la Amazonia está en función directa del aprovechamiento que se haga de ese potencial y que, llevado al cabo en un plano óptimo y conjugado entre los países que la conforman, promete una perspectiva de desarrollo e integración total del área, en beneficio de estos países. (156)

(156) Bibliografía consultada sobre este punto: BRASIL: "El País y el Pueblo; sistema de gobierno de Brasil", art. publ. en El Día, del 14 de enero de 1978, p. 9; Geografía Ilustrada, v. II, Cap. tit. "Amazonas"; los docs.: Seminário sobre a realidade amazônica; II Plano Nacional de Desenvolvimento. Programa de Ação do Governo para a Amazônia 1975-79; Amazônia, modelo de integração; y Amazônia. Política e estratégia de ocupação e desenvolvimento, edits. por el Ministerio del Interior de Brasil; Mendes, Armando, Viabilidade econômica da Amazônia; y el art. -- S/a, "Integración regional de la Amazonia", en Coyuntura Económica -- (Fundación Getulio Vargas), v. 30, n. 5, mayo de 1976, pp. 123-127. BOLIVIA: Monografía de Bolivia, t. II, La Paz y Cochabamba; y Boero Rojo, Hugo, Enciclopedia-guía Bolivia Mágica. COLOMBIA: Manual de Información Turística, 1972. PERU: Anuario Geográfico del Perú, -- 1974-75; y Cavero-Egúsquiza S., Ricardo, La Amazonia Peruana. VENEZUELA: Vila, Marco Aurelio, Aspectos Geográficos del Territorio Federal Amazonas; y Zinck, Alfred, Ríos de Venezuela.

Tal perspectiva se encuentra en la actualidad concretizada jurídicamente en el Pacto Amazónico de 1978, que incluye el deseo de establecer una acción coordinada entre los Estados partes, con vistas a alcanzar tres objetivos básicos: a) el desarrollo armónico de sus respectivos territorios amazónicos; b) la preservación del medio ambiente; y c) la conservación y utilización racional de los recursos naturales -- (Art. I). (157)

Esta colaboración habrá de canalizarse hacia asuntos como el comercio, el turismo, la infraestructura de comunicaciones y transportes, la investigación científica y tecnológica, la salud y, en lo que respecta a las corrientes fluviales, la navegación y el aprovechamiento racional de las aguas con otros fines (Arts. V y ss).

Con el objeto de proveer al Acuerdo de cierta continuidad en su aplicación, se determinó la necesidad de realizar reuniones periódicas de los Cancilleres de los países miembros (Art. XX); asimismo, se previó la creación de un órgano coordinador y ejecutivo, el Consejo de Cooperación Amazónica, con representación de todos estos países (Art. XXI), y la de sendas Comisiones Nacionales Permanentes, confiadas a la ejecución del tratado y de las resoluciones tomadas por los Cancilleres y por el Consejo, dentro de sus jurisdicciones respectivas (Art. XXIII).

Como vemos, el Tratado de Cooperación Amazónica representa -- un intento más de integración regional y subregional, de los varios -- que se han puesto en marcha en América Latina, como son el Tratado

(157) Para antecedentes del Pacto, ver los arts.: S/a, "¿Busca Brasil una integración amazónica?", en Comercio Exterior, v. 27, n. 1, enero de 1977, p. 108; y S/a, "Bolivia apoya a Brasil en la integración amazónica", en Comercio Exterior, v. 27, n. 5, mayo de 1977, pp. 598-599.

de Montevideo (ALALC), el Acuerdo de Cartagena, que constituye - el Grupo Andino, el Tratado de Managua, que creó el Mercado Común Centroamericano, y el Tratado de la Cuenca del Plata.

No pretendemos hacer una evaluación de los resultados de cada uno de esos procesos integracionistas, pues esto, obviamente, saldría - de los objetivos de nuestro trabajo; simplemente queremos mencionar - que, para que el Pacto Amazónico pueda funcionar eficazmente, los países que lo han firmado deberán tener siempre en cuenta las expe--riencias, positivas y negativas, obtenidas de dichos procesos.

De cualquier forma, consideramos que aún es prematuro hacer - un juicio acerca de los alcances que pueda tener este Tratado y, en última instancia, lo único posible de afirmarse es el hecho de que la eficacia práctica, tanto desde el punto de vista político como económico, de este instrumento jurídico, dependerá en todo momento de la disposición de cada uno de los Estados amazónicos en relación con --sus vecinos.

C O N C L U S I O N E S

Debido a su diversidad de usos, los ríos internacionales tienen gran importancia para el desarrollo económico de los países por donde corren.

Estos usos: navegación, transporte de maderas, consumo doméstico, irrigación de tierras de cultivo, pesca y obtención de energía hidroeléctrica, pueden competir entre sí, o bien ser compatibles unos con otros, según las características específicas de cada río.

Hay diversas opiniones en cuanto a la prioridad de usos de una vía fluvial internacional; en este sentido, algunos autores, como Fauchille y Le Fur, defienden que el uso principal sigue siendo la navegación. Sin embargo, creemos que tal prioridad dependerá de las condiciones locales y temporales del río en cuestión, y deberá ser fijada por acuerdo entre los ribereños, atendiendo a sus intereses políticos y necesidades económicas. En otras palabras, el aprovechamiento que se haga del río está en función de la importancia que el mismo tiene en particular: puede ser que, aun siendo navegable, sea más importante para el suministro de energía hidráulica, o para el riego agrícola, o aún para la pesca; y de ello resultará el orden de prioridad en su utilización. Un ejemplo muy claro lo encontramos en el caso de los ríos Bravo y Colorado, en que, de acuerdo al Artículo 3 del Tratado de Aguas de 1944 entre México y los Estados Unidos, la navegación quedó relegada a un 5o. lugar, después de los usos domésticos, agrícolas, de obtención de energía eléctrica y demás usos industriales.

Todavía en las primeras décadas de nuestro siglo, la reglamentación fluvial internacional se refería primordialmente a la navegación; no obstante, el desarrollo económico de los países, para el caso, los ribereños de las corrientes fluviales, y la necesidad de encontrar nuevas formas de incremento de ese desarrollo, han exigido que tal reglamentación se ocupe de otras materias, como la producción de energía

eléctrica, el riego y la pesca, así como de la lucha contra la contaminación de las aguas.

Vemos así que la utilización de los ríos internacionales con fines distintos de la navegación, específicamente desde el punto de vista de su aprovechamiento industrial y agrícola, empezó a ser objeto del Derecho Fluvial Internacional apenas desde la segunda mitad del siglo pasado, y más intensamente en nuestro siglo. De cualquier manera, creemos que esto se debió a que hasta entonces la importancia de esas vías, sobre todo entre los países europeos, había radicado -- esencialmente en su uso para la navegación.

Habiéndose dado cuenta los países de la necesidad del aprovechamiento integral de sus ríos internacionales, y con vistas a llenar el vacío que existía en la reglamentación de los mismos, comenzaron a realizar estudios y trabajos, y a concertar tratados sobre el asunto. Asimismo, las distintas organizaciones internacionales gubernamentales, como la ONU y la OEA, y no gubernamentales, como el Instituto de Derecho Internacional, la Asociación de Derecho Internacional y la Federación Interamericana de Abogados, se dedicaron a la elaboración y codificación de un derecho que se avocara a esta cuestión, sin dejar de considerar el punto referente a la navegación.

De esta forma, podemos decir que el Derecho Internacional Fluvial, iniciado propiamente desde la internacionalización de los primeros ríos europeos a fines del siglo XVIII e inicios del XIX, ha evolucionado de tal suerte que, si en un principio y durante mucho tiempo sólo podía ser identificado con el derecho de la navegación por los ríos, en la actualidad abarca todas las cuestiones relacionadas con la utilización de dichas vías, e incluye no solamente los instrumentos jurídicos de tipo convencional que se han realizado al respecto, sino también los estudios, trabajos e investigaciones efectuados por los Estados y los organismos internacionales, así como los documentos que integran la doctrina y la jurisprudencia internacionales sobre la materia.

Como resultado del desarrollo progresivo experimentado por el Derecho Fluvial Internacional, han venido surgiendo diversos principios generales aplicables en la utilización y el aprovechamiento de los ríos internacionales. De estos principios, el más antiguo es el de libre navegación, al que se encuentra íntimamente ligado el de igualdad de trato y fijación de impuestos en la navegación.

Por lo que se refiere al primero de ellos, ha habido, como hemos visto, diversas escuelas, desde las que lo defienden como un principio total, no limitado por ningún otro, hasta las que lo subordinan al de soberanía estatal. En general, estamos de acuerdo con la opinión de que la doctrina jurídica más aplicable a la realidad de las relaciones internacionales es la que sobrepone la soberanía de los Estados a cualquiera otra consideración, pues es en base a este principio, el de soberanía, y a su respeto mutuo, que deben descansar en todo momento, dichas relaciones.

En cuanto al principio de igualdad de trato y fijación de impuestos, concluimos que entre los puntos principales a considerar está la distinción necesaria entre tasas remuneratorias y no remuneratorias. En este sentido sólo deben ser aceptadas y adoptadas las primeras, atendiendo al interés internacional, aunque no por eso se deben dejar a un lado las necesidades de desarrollo de los países ribereños, que podrán imponer, en cualquier momento y siempre que no afecten seriamente a terceros Estados, gravámenes tendientes a la satisfacción de esas necesidades, aún rebasando su carácter compensatorio de los gastos ocasionados propiamente por la manutención y el mejoramiento de la vía fluvial navegable.

Por otro lado, para que la libertad de navegación sea efectiva, deberán ser reducidas en lo posible las formalidades aduaneras, que sólo deben tener como finalidad la seguridad nacional, el evitar el contrabando y la protección de la salud pública.

Finalmente, debemos decir que la libertad de navegación implica no sólo enunciarla, sino también ponerla en práctica, por medio de medidas que, por un lado, garanticen la respetabilidad de los de-

rechos y obligaciones de los Estados en este sentido, y por el otro, -
tiendan al mantenimiento y mejoramiento de las condiciones de nave-
gabilidad del río internacional; es pues, tanto teórica, o política, co
mo práctica, o técnico-jurídica.

Los demás principios generales emanados del Derecho Internacio
nal Fluvial están relacionados con la utilización y el aprovechamien
to de los ríos internacionales con fines distintos a la navegación. De
estos principios, los más importantes son el derecho que asiste a cada
riberaño a utilizar el río; la no afectación al derecho igual y a los
intereses de los demás países como consecuencia del goce de ese dere
cho; el acuerdo previo entre los ribereños en caso de aprovechamien
tos emprendidos por alguno(s) de ellos, susceptibles de causar perjui
cio real y grave a los demás, o de alterar el régimen normal de la
corriente fluvial; y la no contaminación de las aguas.

Dichos principios están íntimamente ligados entre sí, y deben --
ser realmente aplicados por medio de una reglamentación adecuada, -
con el objeto de que la utilización de las vías fluviales redunde en
beneficio directo de sus países ribereños.

Una cuestión que consideramos de gran importancia en el apro
vechamiento de los ríos internacionales lo constituye la conservación
de los recursos hidráulicos, tanto cuantitativa como cualitativamente.

A lo largo de nuestro trabajo nos hemos dado cuenta de la --
preocupación existente entre los Estados y las organizaciones interna
cionales en la lucha contra la contaminación de las aguas. El proble
ma se ve incrementado por diversos factores, naturales y no naturales,
que tienden a disminuir el volumen y la calidad del líquido aprove
chable, y que, por consiguiente, hacen que la disponibilidad de agua
dulce sea cada vez más difícil: inundaciones, utilización en cantida
des excesivas, vertimiento de desechos industriales y domésticos, y --
otros. Aun cuando este problema parece revestir mayor importancia-

en Europa, debido a que ahí es más aguda la escasez de agua dulce, no es exclusivo de ese continente, y de hecho se ha vuelto extensivo a las demás regiones del mundo, como resultado del desarrollo industrial y urbano de estas regiones.

Es así como llegamos a la conclusión de que los puntos referentes a la conservación de los recursos hidráulicos, a la lucha contra la contaminación de las aguas, y a la prevención de las inundaciones, deben ser reglamentados de manera apropiada, dejando de lado las disposiciones meramente declaratorias para dar paso a medidas concretas susceptibles de ser respetadas real y efectivamente por los Estados.

Dentro de la reglamentación fluvial internacional que se ha dado en las distintas regiones del globo, podemos concluir dos puntos -- de coincidencia que nos parecen importantes: por un lado, que tal reglamentación, aunque no es exhaustiva, puesto que cada vez aparecen nuevos aspectos y problemas que requieren ser regulados con adecuación, además de que las circunstancias económico-políticas y técnicas están cambiando constantemente, abarca todos los usos eventuales de los ríos internacionales, así como la mayoría de estos últimos; por el otro, que los principios generales del Derecho Fluvial Internacional son aceptados plenamente, aun cuando su aplicación y aplicabilidad varíen en base a las circunstancias especiales de cada caso concreto. Con referencia al de libre tránsito, su enunciación, extensión y aplicación, como hemos visto, se han hecho a veces en forma extensa, a todas las naciones, y otras en forma limitada exclusivamente a los ribereños. En particular, consideramos que dicha libertad sólo debe ser permitida por estos últimos países a terceros Estados en la medida en que no perjudique sus propios intereses o ponga en peligro su seguridad; además, tal concesión no debe ser entendida como estableciendo una servidumbre internacional en favor de los Estados no ribereños.

Existen también diversos aspectos particulares que diferencian los

ordenamientos jurídicos fluviales de un continente a otro.

En Europa, por ejemplo, la tendencia manifestada desde el Congreso de Viena de 1815 en relación con la navegación, fue la de instituir comisiones internacionales para la administración y el control de los ríos, y en las cuales han tomado parte tanto los países ribereños como los no ribereños; en América no ha sucedido lo mismo, siendo los ribereños los únicos que se ocupan de esos asuntos, cada uno dentro de su territorio.

Esto se debe a que las vías fluviales europeas han presentado mayor interés para la navegación internacional de terceros Estados que las de otras regiones, concretamente las asiáticas y americanas.

Una característica del Derecho Fluvial americano y africano lo constituye en la actualidad la inclinación hacia el desarrollo integral de los grandes sistemas fluviales internacionales, en su calidad de cuencas y no solamente de ríos; ello es comprensible si pensamos en la importancia que tales sistemas tienen para el desenvolvimiento socioeconómico de los países que bañan.

De acuerdo con todo lo anterior, hemos llegado a las siguientes deducciones finales:

Para empezar, nos damos cuenta de que la reglamentación fluvial internacional está en función de la utilidad que cada río internacional tiene para el desarrollo económico de sus países ribereños, y no solamente de la existencia en sí de dicha vía en un sentido abstracto. Un río se reglamenta no tanto por el hecho de que exista, sino por el uso y aprovechamiento a que pueda estar sujeto; por lo tanto, se concluye que el Derecho Fluvial regula la utilización y no la existencia de las corrientes fluviales internacionales.

En base a esto, y con el objeto de que pueda resultar una reglamentación verdaderamente pragmática, dicha reglamentación deberá conformarse a las particularidades físico-geográficas y técnicas del río, es decir, su viabilidad para tal o cual fin, así como a las variantes políticas y económicas que intervienen, como pueden ser los intereses y necesidades de los ribereños. De esta forma, se podrá garantizar la aplicación, con las modificaciones que requiera el caso, de los principios generales, tanto del Derecho Internacional Público como Fluvial.

Y ya que estamos hablando de los principios generales del Derecho Internacional, podemos decir que el más predominante en todo caso y en todo momento en lo que se refiere a la reglamentación fluvial, es el de soberanía estatal. Ese principio, aunque en ciertas ocasiones se vea limitado por otros, como el interés internacional, no deja de ser el mayormente defendido por los Estados; y esto es obvio, pues ningún país estará de acuerdo en que su poder soberano sea reducido en favor de otros Estados. Creemos que en general ambos principios, fundamentales en las Relaciones y el Derecho Internacionales, deben complementarse mutuamente, y no subordinarse el uno al otro; sólo así podrá existir la armonía deseada en dichas relaciones y derecho internacionales.

Asimismo, en Derecho Internacional Fluvial la cláusula "rebus sic stantibus", la cual indica que una disposición debe cambiar si cambian las circunstancias bajo las que fue adoptada, es plenamente aplicable, pues la situación jurídica de un río internacional deberá estar siempre adaptándose a las transformaciones naturales, políticas y económicas sufridas por dicha vía.

Otra consideración digna de tomarse en cuenta lo constituye el hecho de que es más factible la aceptación y aplicación de los tratados de carácter específico que general. Como dice Louis Renault, "más vale las convenciones modestas pero aplicadas, que las convenciones ambiciosas, destinadas a convertirse en letra muerta". La jus-

tificación a esta hipótesis la encontramos en que, a medida que un acuerdo establece y especifica claramente los derechos y obligaciones de los Estados que lo firman, éstos estarán en mejor disposición de aceptarlos y aplicarlos, que si se tratase de estipulaciones vagas, de masiado generales, y excesivamente subjetivas.

Queremos finalizar afirmando lo siguiente:

Por un lado, que si bien la reglamentación fluvial internacional comprende en la actualidad, y después de un largo proceso evolutivo, todos los usos que hasta ahora se han dado a los ríos internacionales, y la mayor parte de éstos, dicha reglamentación se está ampliando y modificando, de acuerdo al desarrollo de la sociedad internacional; los instrumentos jurídicos contractuales y de ley, así como los estudios e investigaciones sobre el tema, se continúan y continuarán en la medida que sean necesarios, lo que hace que el Derecho de las vías fluviales internacionales esté siendo constantemente enriquecido.

Por último, que tanto el Derecho Internacional Fluvial como el Marítimo no pueden ser equiparados o identificados entre sí, debido a que tienen ámbitos de aplicación diferentes: un río internacional no está comprendido dentro de lo que Cervantes Ahumada llama espacio marítimo, sea acuático o terrestre, aun cuando este autor hace mención de espacios marítimos nacionales, referidos a la República Mexicana, a pesar de la comunicación natural existente entre las vías fluviales y el mar, comunicación que, por lo demás, no siempre se da. De tal suerte, el Derecho Marítimo contiene normas que no pueden asimilarse al Derecho Fluvial, como las referentes al mar territorial o a la plataforma continental, y viceversa, existen disposiciones que son exclusivas de este último derecho, como las relativas al aprovechamiento industrial y agrícola de los ríos. Cuando mucho, podemos encontrar ciertos principios como la libertad de navegación y el derecho de pesca, que son comunes a ambos ordenamientos jurídicos.

Por ello, creemos que la única relación susceptible de establecerse entre estos conjuntos normativos es la de complementariedad.

B I B L I O G R A F I A :

Libros:

Albin, Pierre.

Les grands traités politiques; recueil des principaux textes diplomatiques de 1815 à 1914, avec des notices historiques et des notes.

Paris, F. Alcan, 1923.

Allende, Guillermo L.

Derecho de Aguas; con acotaciones hidrológicas.

Buenos Aires, EUDEBA, 1971.

Baxter, Richard Reeve.

Vías acuáticas internacionales; leyes, instituciones y control, principalmente en relación con los canales interoceánicos.

México, UTEHA, 1967.

Boero Rojo, Hugo.

Enciclopedia-guía Bolivia Mágica.

La Paz-Cochabamba, Editorial Los Amigos del Libro, 1975.

Bourquin, Maurice.

L'Organisation internationale des voies de communication. En: Recueil des Cours de l'Académie de Droit International, de La Haye, 1924, IV, t. 5, pp. 163-209.

Paris, Librairie Hachette, 1925.

Brasil. Ministerio del Interior. SUDAM.

Amazonia: modelo de integración.
Belém, 1973.

Brasil. Ministerio del Interior. SUDAM.

Amazônia; política e estratégia de ocupação e desenvol-
vimento; palestra proferida na Escola Nacional de Informa-
ções, em Brasília - 3 de maio de 1973.
=Belém=, 1973.

Brasil. Ministerio del Interior. SUDAM.

II Plano Nacional de Desenvolvimento; programa de -
ação do governo para a Amazônia; 1975-79.
Belém, 1976.

Brasil, Ministerio del Interior. SUDAM.

Seminário sobre a realidade amazônica. Para professores
da Disciplina "Estudos de Problemas Brasileiros". Tema: --
Amazônia Brasileira; o meio físico; os recursos naturais.
=Brasília=, 1973.

Bravo Ugarte, José.

Historia de México. Tomo Segundo: La Nueva España.
México, Ed. Jus, 1941.

Brom, Juan.

Esbozo de Historia Universal.
México, Grijalbo, S. A., 1969.

Cabrera, Luis, "La Salinidad del Río Colorado", en:

México; Secretaría de Relaciones Exteriores; Seis años
de las Relaciones Internacionales de México; 1970-1976.
México, S.R.E., 1976, pp. 49-59.

Cavero-Egúsquiza S., Ricardo.
La Amazonía Peruana.
Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1941.

Cervantes Ahumada, Raúl.
Derecho Marítimo.
México, Herrero, S. A., 1970.

Colliard, Claude-Albert.
Evolution et aspects actuels du régime juridique des fleuves internationaux. En: Recueil des Cours de l'Académie de Droit International, de La Haya, 1968, III, t. 125, pp. 337-442.
La Haya, A.W., Sijthoff, Leyde, 1970.

Colombia. Ministerio de Desarrollo Económico. Corporación Nacional de Turismo.
Manual de Información Turística.
Bogotá, 1972.

Cuevas, Mariano.
Monje y Marino. La vida y los tiempos de Fray Andrés de Urdaneta. Prólogo de Alejandro Quijano.
México, Galatea, =1943=.

Duché, Jean.
Las grandes rutas del comercio.
Barcelona, Noguer, S. A., 1970.

Ducoudray, G.
Compendio de Historia General.
Buenos Aires, Hachette, S. A., 1944.

Fenwick, Charles G.
Derecho Internacional.
Buenos Aires, Omeba, 1963.

Geografía Ilustrada, volumen II: Amazonas.
Sao Paulo, Abril S. A. Cultural e Industrial, 1971.

Gran Enciclopedia del Mundo, varios tomos.
Bilbao, Durvan, S. A., 1970.

Grimal, Henri.
La décolonisation 1919-1963.
París, Armand Colin, 1965.

Le Fur, Lewis Erasme.
Recueil de textes de droit international public.
(por)...(y) Georges Chklaver.
París, Dalloz, 1934.

Mendes, Armando.
Viabilidade econômica da Amazônia.
=Belém=, Universidad Federal del Pará, 1971.

Monografía de Bolivia, tomo II: La Paz y Cochabamba.
La Paz, Biblioteca del Sesquicentenario de la República,
1975.

Nueva Enciclopedia Temática, varios tomos.
Panamá, Richards, S. A., 1963-1964.

Organización de los Estados Americanos.

Ríos y lagos internacionales (utilización para fines agrícolas e industriales).

OEA. Documentos Oficiales.

OEA/Ser. I/VI.

CIJ-75 Rev. .

Washington, Secretaría General de la OEA, 1967.

Organización de los Estados Americanos.

Ríos y lagos internacionales (utilización para fines agrícolas e industriales).

OEA. Documentos Oficiales.

OEA/Ser. I/VI.

CIJ-75 Rev. 2.

Washington, Secretaría General de la OEA, 1971.

Organización de los Estados Americanos.

Ríos y lagos internacionales (utilización para fines agrícolas e industriales).

OEA. Documentos Oficiales.

OEA/Ser. I/VI.

CIJ-75 Rev. 2.

Suplemento 1.

Washington, Secretaría General de la OEA, 1977.

Osmańczyk, Edmund Jan.

Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y -
Naciones Unidas.

México, Fondo de Cultura Económica, 1976.

Perú. Sociedad Geográfica de Lima.

Anuario Geográfico del Perú.

Lima, 1974-1975.

Rousseau, Charles.

Derecho Internacional Público.
Barcelona, Ariel, 1966.

Salamanca T., Demetrio.

La Amazonia Colombiana; estudio geográfico, histórico
y jurídico en defensa del derecho territorial de Colombia.
Vol. I.

Bogotá, Imprenta Nacional, 1916.

Seara Vázquez, Modesto.

Del Congreso de Viena a la Paz de Versalles.
México, UNAM, FCPS, 1969.

Seara Vázquez, Modesto.

Derecho Internacional Público.
México, Porrúa, S. A., 1971.

Sepúlveda, César.

La Frontera Norte de México; historia, conflictos;
1762-1975.

México, Porrúa, S. A., 1976.

Uruguay. Ministerio de Relaciones Exteriores. Instituto Artigas
del Servicio Exterior.

La Cuenca del Plata; ciclo de conferencias referidas a este
tema.

Montevideo, 1969.

Vila, Marco Aurelio.

Aspectos Geográficos del Territorio Federal Amazonas.
Caracas, Corporación Venezolana de Fomento, 1964.

Winiarski, Bohdan.

Principes généraux du Droit Fluvial International.

En: Recueil des Cours de l'Académie de Droit International, de La Haye, 1933, III, t. 45, pp. 79-217.
París, Librairie du Recueil Sirey, 1934.

Zinck, Alfred.

Ríos de Venezuela.

Caracas, Cuadernos Lagoven, 1977.

Colecciones:

Organización de las Naciones Unidas.

Anuario de la Comisión de Derecho Internacional (CDI),
1974, vol. I.

Organización de las Naciones Unidas.

Anuario de la Comisión de Derecho Internacional (CDI),
1974, vol. II, segunda parte.

Organización de las Naciones Unidas.

Anuario de la Comisión de Derecho Internacional (CDI),
1975, vol. II.

Organización de las Naciones Unidas.

Anuario de la Comisión de Derecho Internacional (CDI),
1976, vol. II, primera parte.

Organización de las Naciones Unidas.

Anuario de la Comisión de Derecho Internacional (CDI),
1976, vol. II, segunda parte.

Organización de las Naciones Unidas.

Treaty Series-Recueil des Traités, varios volúmenes.

Revistas:

Alonso, Gita, "La Carta Africana" (Incluye texto de la --
Carta de la Organización de la Unidad Africana),
Revista Mexicana de Ciencia Política, v. 9, n. 32,
abril-junio de 1963, pp. 257-266.

Badima, Kesate B., "Los intentos de integración de -
Africa independiente",
Foro Internacional, v. V, n. 3, enero-marzo de 1965,
pp. 453-474.

S/autor, "Bienvenida de la CESAP al nuevo acuerdo sobre
desarrollo de la cuenca del río Mekong",
ONU Crónica Mensual, v. XIV, n. 5, mayo de 1977, pp.
35 y 37.

S/autor, "Bolivia apoya a Brasil en la integración amazó-
nica",
Comercio Exterior, v. 27, n. 5, mayo de 1977, pp. 598-
599.

S/autor, "¿Busca Brasil una integración amazónica?",
Comercio Exterior, v. 27, n. 1, enero de 1977, p. 108.

Contreras Granguillhome, Jesús, "La Organización de la
Unidad Africana, diez años después",
Relaciones Internacionales, v. 1, n. 1, abril-junio de --
1973, pp. 51-71.

S/autor, "Cuenca del Plata; acuerdos y dificultades de la
Reunión de Cancilleres",
Comercio Exterior, v. 25, n. 6, junio de 1975, pp. 622-
623.

S/autor, "Cuenca del Plata; el bilateralismo sigue siendo
la norma y el multilateralismo la excepción",
Comercio Exterior, v. 27, n. 1, enero de 1977, pp. 103-
105.

S/autor, "Cuenca del Plata; inició sus actividades el Fon-
do Financiero",
Comercio Exterior, v. 27, n. 4, abril de 1977, p. 474.

González Aguayo, Leopoldo, "Las negociaciones argenti-
no-brasileñas sobre aguas internacionales interiores",
Boletín CRI, n. 27, febrero de 1973, pp. 20-25.

Greño Velasco, José Enrique, "VIII Reunión de Cancille-
res de la Cuenca del Plata",
Revista de Política Internacional, Instituto de Estudios Po-
líticos (Madrid), n. 151, mayo-junio de 1977,
pp. 157-179.

S/autor, "Integración regional de la Amazonia",
Coyuntura Económica, Fundación Getulio Vargas (Río de Janeiro), v. 30, n. 5, mayo de 1976, pp. 123-127.

Murguía Rosete, Antonio, "Comentarios al Tratado de Límites -
entre México y Estados Unidos",
Boletín CRI, n. 2, enero de 1971, pp. 26-27.

Urquidí L., Víctor, "Importancia económica de la zona fronteriza del norte de México", (por)... (y) Sofía Méndez Villarreal, Foro Internacional, v. XVI, n. 2, octubre-diciembre de 1975, pp. 149-174.

Tesis:

Cruz Miramontes, Rodolfo.

Derecho Internacional Fluvial; orígenes, desenvolvimiento y situación actual.

México, UNAM, Fac. de Derecho, 1958.

Periódicos:

S/autor, "El País y el Pueblo; Sistema de Gobierno de Brasil".
El Día, año XVI, n. 5600, 14 de enero de 1978, p. 9.

Documentos:

Tratado de Cooperación Amazónica, Brasilia 3 de julio de --
1978.
(Texto facilitado por la Coordinación de Información y Estudios
de la Comunicación, del Centro de Estudios Económicos y So--
ciales del Tercer Mundo).

Otras obras consultadas:

García Robles, Alfonso.

Terminología usual en las Relaciones Internacionales. I. Or-
ganismos Internacionales. (Por)...(y) Miguel Marín Bosch.
México, S.R.E. (Colección del Archivo Histórico Diplomático
Mexicano, Tercera época, Serie Divulgación, n. 4), 1976.

Historia Universal Daimon, vol. 11: El siglo del liberalismo;
la eclosión de la democracia política.
Barcelona, Ed. Daimon, Manuel Tamayo, 1973.

Plano, Jack C.

Diccionario de Relaciones Internacionales. (Por)...(y) Roy
Olton.
México, Limusa-Wiley, S. A., 1971.

Seara Vázquez, Modesto.

La paz precaria; de Versalles a Danzig.
México, UNAM, FCPS, 1970.

Tratados y convenciones vigentes entre los Estados Unidos -
Mexicanos y otros países. Vol. I: Tratados y convenciones bi-
laterales. (Reimpresión de la edición de 1930).
México, S.R.E., Departamento de Información para el Extranje
ro, 1949.

A N E X O S :

1. DECLARACION DE MONTEVIDEO SOBRE USO INDUSTRIAL Y AGRICOLA DE LOS RIOS INTERNACIONALES

Resolución LXXII de la Séptima Conferencia
Internacional Americana;
Montevideo, 24 de diciembre de 1933.

La Séptima Conferencia Internacional Americana.

DECLARA:

1. En el caso en que, para el aprovechamiento de fuerzas hidráulicas con fines industriales o agrícolas de aguas internacionales, sea necesario realizar estudios para su utilización, los Estados en cuyo territorio se hayan de realizar los estudios, si no quisieren efectuarlos directamente, facilitarán por todos los medios al otro Estado interesado, y por cuenta de éste, la realización de los mismos en su territorio.

2. Los Estados tienen el derecho exclusivo de aprovechar, para fines industriales o agrícolas, la margen que se encuentra bajo su jurisdicción, de las aguas de los ríos internacionales. Ese derecho, -- sin embargo, está condicionado en su ejercicio por la necesidad de no perjudicar el igual derecho que corresponde al Estado vecino en la margen de su jurisdicción.

En consecuencia, ningún Estado puede, sin el consentimiento -- del otro ribereño, introducir en los cursos de aguas de carácter internacional, por el aprovechamiento industrial o agrícola de sus aguas, --

ninguna alteración que resulte perjudicial a la margen del otro Estado interesado.

3. En los casos de perjuicio a que se refiere el artículo anterior, será siempre necesario el acuerdo de las partes. Cuando se trate de daños susceptibles de reparación, las obras sólo podrán ser ejecutadas después de solucionado el incidente sobre indemnización, reparación o compensación de los daños, de acuerdo con el procedimiento que se indica más adelante.

4. Se aplicarán a los ríos sucesivos los mismos principios establecidos por los Arts. 2 y 3, que se refieren a los ríos contiguos.

5. En ningún caso, sea que se trate de ríos sucesivos o contiguos, las obras de aprovechamiento industrial o agrícola que se realicen, deberán causar perjuicios a la libre navegación de los mismos.

6. En los ríos internacionales de curso sucesivo, las obras de aprovechamiento industrial o agrícola que se realicen, no deberán perjudicar la libre navegación de los mismos, sino, antes bien, tratar de mejorarla en lo que sea posible. En este caso, el Estado o Estados que proyecten la construcción de las obras, deberán comunicar a los demás el resultado de los estudios practicados en lo que se relacione con la navegación, al solo efecto de que tomen conocimiento de ellos.

7. Las obras que un Estado proyecte realizar en aguas internacionales, deberán ser previamente denunciadas a los demás ribereños o condóminos. La denuncia deberá acompañarse de la documentación técnica necesaria como para que los demás Estados interesados puedan juzgar del alcance de dichas obras, y del nombre del o de los técnicos que deban entender, eventualmente, en la faz internacional del asunto.

8. La denuncia deberá ser contestada dentro del término de -- tres meses con o sin observaciones. En el primer caso, se indicará -- en la contestación el nombre del o de los técnicos a quienes se en-- cargará, por el requerido, del entendimiento con los técnicos del re-- quiriente y se propondrá la fecha y lugar para constituir, con unos y otros, la Comisión Técnica Mixta que habrá de dictaminar en el caso. La Comisión deberá expedirse dentro del plazo de seis meses y, si dentro de este plazo no se hubiere llegado a un acuerdo, expon-- drán los miembros sus opiniones respectivas, informando ellas a los Go biernos.

9. En tales casos, y si no es posible llegar a un acuerdo por -- la vía diplomática, se irá al procedimiento de conciliación que haya -- sido adoptado por las partes con anterioridad y, a falta de éste, por -- el procedimiento de cualquiera de los tratados o convenciones multila -- terales vigentes en América. El Tribunal deberá expedirse dentro del -- plazo de tres meses, prorrogables, y tener en cuenta en el laudo lo -- actuado por la Comisión Técnica Mixta.

10. Las partes tendrán un mes para expresar si aceptan o no -- el laudo conciliatorio. En este último caso y a requerimiento de las -- Partes interesadas se procederá a someter la divergencia al arbitraje, -- constituyéndose el Tribunal respectivo por el procedimiento que deter -- mina la segunda Convención de La Haya para la solución pacífica de -- los conflictos internacionales.

(Aprobada el 24 de diciembre de 1933)

Reservas Hechas por las Delegaciones

VENEZUELA:

La Delegación de Venezuela hace constar:

1. Que / en / el punto del uso industrial y agrícola de los ríos internacionales, Venezuela sujeta la reglamentación de la materia a previos convenios parciales con los Estados vecinos.

MEXICO:

La Delegación de México hace constar de manera expresa que hace reserva general sobre las resoluciones de la Conferencia, respecto de las siguientes materias:

PRIMERA: Uso industrial y agrícola de los ríos internacionales.

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA:

La Delegación de los Estados Unidos de América creyendo que la declaración sobre el uso industrial y agrícola de los ríos internacionales no es suficientemente amplia en sus alcances para ser aplicable adecuadamente a los problemas especiales que envuelven el ajuste de sus derechos en los ríos internacionales en que están interesados, se abstiene de aprobar tal declaración.

El señor Wright dejó testimonio de que, como Delegado de los Estados Unidos de América, se abstenía de votar sobre los primeros cin

co puntos del Informe LII.

II. NORMAS DE HELSINKI SOBRE EL USO DE LAS AGUAS DE RIOS INTERNACIONALES

Aprobadas por la Asociación de Derecho
Internacional en su 52a. Conferencia;
Helsinki, agosto de 1966.

CAPITULO I

GENERALIDADES

Artículo I

Las normas generales de derecho internacional que figuran en estos capítulos se aplicarán al uso de las aguas de una cuenca hidrográfica internacional, salvo que se dispusiera de otra manera en una convención, acuerdo o costumbre a que se ciñen los Estados de una cuenca hidrográfica internacional.

Artículo II

Una cuenca hidrográfica internacional es un área geográfica - que se extiende por el territorio de dos o más Estados y está demarcada por la línea divisoria del sistema hidrográfico, incluyendo las -- aguas superficiales y freáticas que fluyen hacia una salida común.

Artículo III

"Estado ribereño de una cuenca" es un Estado cuyo territorio abarca una porción de una cuenca hidrográfica internacional.

CAPITULO 2

UTILIZACION EQUITATIVA DE LAS AGUAS DE UNA CUENCA HIDROGRAFICA INTERNACIONAL

Artículo IV

Todo Estado ribereño de una cuenca tiene derecho, dentro de su territorio, a una participación razonable y equitativa en los usos beneficiosos de las aguas de una cuenca hidrográfica internacional.

Artículo V

(1) La participación razonable y equitativa en el sentido del Artículo IV se determinará según todos los factores pertinentes de cada caso particular.

(2) Entre los factores pertinentes que deben considerarse figuran los siguientes:

- (a) la geografía de la cuenca, en particular la extensión de la zona de desagüe en el territorio de cada Estado ribereño;
- (b) la hidrología de la cuenca, en particular la contribución de agua por cada Estado ribereño;
- (c) el clima de la cuenca;

- (d) la utilización anterior de las aguas de la cuenca, y en particular su utilización actual;
- (e) las necesidades económicas y sociales de cada Estado ribereño;
- (f) La población que necesita las aguas de la cuenca en cada Estado ribereño;
- (g) Los costos comparativos de medios alternativos para satisfacer las necesidades económicas y sociales de cada Estado ribereño;
- (h) la disponibilidad de otros recursos;
- (i) la prevención del desaprovechamiento innecesario en la utilización de las aguas de la cuenca;
- (j) la posibilidad de que la indemnización a uno o más Estados corribereños de la cuenca sea medio de dirimir conflictos entre usuarios, y
- (k) el grado en que pueden satisfacerse las necesidades de un Estado ribereño sin causar perjuicio substancial a un Estado corribereño.

(3) El valor de cada factor se determinará por su importancia comparada con la de otros factores atinentes. Para determinar cuál es la participación razonable y equitativa se considerarán conjuntamente -

todos los factores pertinentes y se llegará a una conclusión sobre la base de una evaluación del conjunto.

Artículo VI

Un uso o categoría de usos no entrañan el derecho a ninguna preferencia inherente respecto de cualquier otro uso o categoría de usos.

Artículo VII

A un Estado ribereño no se le puede negar, con el fin de reservar el aprovechamiento futuro de dichas aguas en favor de un Estado corribereño, el uso razonable que al presente hace de las aguas de una cuenca hidrográfica internacional.

Artículo VIII

1. El uso razonable actual podrá continuar, a menos que los factores que justifiquen su continuación pierdan fuerza frente a la importancia mayor de otros factores que pueden conducir a la conclusión de que dicho uso debe modificarse o terminarse a fin de facilitar otro uso competitivo e incompatible con el primero.

2. (a) Se considera que un uso que de hecho es viable ha existido desde el comienzo de la construcción directamente relacionada con él o, si no se hubiese requerido esa construcción, desde el comienzo de obras similares de ejecución real.

(b) Dicha utilización continúa existiendo hasta el momento en

que se la interrumpa con la intención de abandonarla.

3. El uso no se considerará existente si al tiempo de establecerse fuera incompatible con otro uso razonable ya establecido.

CAPITULO 3

CONTAMINACION

Artículo IX

Según se emplea en este capítulo, el término "contaminación del agua" se refiere a todo cambio nocivo resultante de un acto humano en la composición, contenido o calidad naturales de las aguas de una cuenca hidrográfica internacional.

Artículo X

1. En congruencia con el principio de utilización equitativa de las aguas de una cuenca hidrográfica internacional, un Estado deberá:

- (a) evitar cualquier forma nueva de contaminación del agua o cualquier aumento del grado de la contaminación existente en una cuenca hidrográfica internacional, que pudiera causar perjuicio notable en el territorio de un Estado corribereño, y
- (b) tomar todas las medidas aconsejables para disminuir la contaminación existente en una cuenca hidrográfica inter

nacional hasta un grado en que dicha contaminación no cause daño considerable en el territorio de un Estado corribereño.

2. La norma establecida en el párrafo 1 de este artículo se aplica a la contaminación de las aguas que se origina

- (a) en el territorio de un Estado, o
- (b) fuera del territorio del Estado, si es causada por obra de éste.

Artículo XI

1. En caso de infracción de la norma estipulada en el párrafo 1 (a) del artículo X de este capítulo, se le exigirá al Estado responsable que cese en su conducta irregular e indemnice al Estado corribereño perjudicado por los daños causados.

2. En un caso sujeto a la norma fijada en el párrafo 1 (b) - del artículo X, si un Estado no toma medidas prudentes, se le pedirá que entre de inmediato en negociaciones con el Estado afectado con miras a llegar a un arreglo equitativo según las circunstancias.

CAPITULO 4
NAVEGACION

Artículo XII

1. Este capítulo se refiere a los ríos y lagos que tienen partes navegables y que separan o atraviesan los territorios de dos o más Estados.

2. Los ríos o lagos son "navegables" si en su estado natural o mediante canales se utilizan normalmente para la navegación comercial, o cuando, por razón de su condición natural, se pueden usar para ese fin.

3. En este capítulo el término "Estado ribereño" se refiere a un Estado a través o a lo largo del cual fluye la porción navegable de un río o yace el lago.

Artículo XIII

Siempre que se atenga a cualesquiera limitaciones o especificaciones mencionadas en estos capítulos, todo Estado ribereño tiene derecho a la libre navegación en todo el curso del río o lago.

Artículo XIV

"Libre navegación", en el sentido que se da al término en este capítulo, comprende, a base de igualdad, las siguientes libertades -

para las naves de un Estado ribereño:

- (a) libertad de movimiento en todo el curso navegable del río o lago;
- (b) libertad de entrada y de uso de instalaciones y muelles, y
- (c) libertad de transporte de mercancías y pasajeros, sea directamente o con transbordo, entre el territorio de un Estado ribereño y el de otro y entre el territorio de un Estado ribereño y el mar abierto.

Artículo XV

Un Estado ribereño tiene el derecho a ejercer vigilancia, entre otras finalidades, para proteger la seguridad y salud públicas, en la parte del río o lago sujeta a su jurisdicción, siempre que el ejercicio de ese derecho no afecte indebidamente el goce de los derechos de libre navegación definidos en los Artículos XIII y XIV.

Artículo XVI

Cada Estado ribereño puede restringir o prohibir el embarque, por naves de un Estado extranjero, de mercancías y pasajeros en su territorio para desembarcarlos en el mismo territorio.

Artículo XVII

Un Estado ribereño puede conceder a Estados no ribereños el derecho de navegación en ríos o lagos comprendidos en su territorio.

Artículo XVIII

Se requiere que cada Estado ribereño, en la medida de sus recursos o de los medios de que pueda disponer, mantenga en buen estado la parte del curso navegable de un río o lago que se halla dentro de su jurisdicción.

Artículo XIX

Las normas establecidas en este capítulo no se aplican a la navegación de barcos de guerra o de los que realizan funciones políticas o administrativas o, en general, en ejercicio de cualquier otra forma de autoridad pública.

Artículo XX

En época de guerra, de otra clase de conflicto armado o de emergencia pública que constituya una amenaza a la vida del Estado, un Estado ribereño puede tomar, en la medida estrictamente requerida por las exigencias de la situación, providencias que contravengan sus obligaciones previstas en este capítulo, siempre que tales providencias guarden congruencia con sus demás obligaciones emanadas del derecho internacional. El Estado ribereño facilitará en todo caso la navegación para fines humanitarios.

CAPITULO 5

ACARREO DE MADERA

Artículo XXI

El acarreo de madera por cursos de agua que atraviesan los territorios de dos o más Estados o fluyan entre dichos territorios se regirá por los artículos que se formulan a continuación, salvo en casos en que dicha operación esté sujeta a reglamentaciones de navegación conforme a la ley aplicable a la costumbre que obliga a los ribereños.

Artículo XXII

Los Estados ribereños de un curso de agua internacional utilizado para la navegación pueden determinar de común acuerdo si por él puede permitirse y en qué condiciones debe efectuarse el acarreo de madera.

Artículo XXIII

1. Se recomienda que cada Estado ribereño de un curso de agua internacional que no se use para la navegación, autorice a un Estado corribereño, con la debida salvaguardia de otros usos que de él se hagan, la utilización de dicho curso de agua y de sus márgenes comprendidas en el territorio de cada Estado ribereño, para el acarreo de madera.

2. Esta autorización debe extenderse a todos los trabajos ne

cesarios que los encargados del acarreo realizarán a lo largo de las márgenes para la instalación de los medios que se requieran para el acarreo de madera.

Artículo XXIV

Si un Estado ribereño necesita instalaciones permanentes para el acarreo de madera dentro del territorio de un Estado corribereño o si es necesario regular el caudal del curso de agua, todas las cuestiones vinculadas a dichas instalaciones y medidas deben determinarse por acuerdo entre los Estados interesados.

Artículo XXV

Los Estados corribereños de un curso de agua que se usa o se usará para acarrear madera negociarán a fin de llegar a un acuerdo en que se estipule el régimen administrativo del transporte y, si fuera necesario, para establecer una entidad o comisión mixta que facilite en todos sus aspectos la reglamentación del acarreo.

CAPITULO 6

PROCEDIMIENTOS PARA LA PREVENCIÓN Y ARREGLO DE CONTROVERSIAS

Artículo XXVI

Este capítulo versa sobre los procedimientos para prevenir y -- resolver controversias internacionales tocantes a derechos legales u --

otros intereses de los Estados ribereños y de otros Estados en las aguas de una cuenca hidrográfica internacional.

Artículo XXVII

1. De conformidad con la Carta de las Naciones Unidas, los Estados tienen la obligación de resolver las controversias internacionales atinentes a sus derechos legales o a otros intereses, valiéndose de medios pacíficos y de manera que no se pongan en peligro la paz, la seguridad y la justicia internacionales.

2. Se recomienda que, para prevenir y arreglar controversias, los Estados recurran progresivamente a los medios estipulados en los Artículos XXIX al XXXIV de este capítulo.

Artículo XXVIII

1. Para la prevención y arreglo de controversias, los Estados tienen la obligación primaria de recurrir a los medios estipulados en los tratados aplicables que los obligan.

2. Los Estados se circunscribirán a los medios de prevención y arreglo de controversias previstos en tratados y únicamente en la medida en ellos estipulada.

Artículo XXIX

1. Con miras a evitar que entre Estados ribereños surjan controversias relativas a sus derechos legales o a otros intereses, se recomienda que cada Estado ribereño proporcione a los demás informacio-

nes pertinentes y adecuadas que tenga disponible respecto a las aguas de una cuenca hidrográfica comprendida en su territorio, a los usos - de dichas aguas y otras actividades conexas.

2. Prescindiendo de su ubicación en una cuenca hidrográfica, un Estado deberá notificar en especial a cualquier otro Estado ribereño cuyos intereses pudieran verse afectados considerablemente, cualquier proyecto de construcción o instalación que pudiera alterar el régimen de la cuenca de manera que dé lugar a una controversia según la definición del Artículo XXVI. En la notificación deberán figurar los hechos esenciales que permitan al notificado hacer una evaluación del efecto probable de la alteración propuesta.

3. El Estado que expida la notificación a que se refiere el párrafo 2 de este artículo deberá conceder al notificado un tiempo --prudencial para que estudie el efecto probable del proyecto de construcción o instalación y presente sus opiniones al Estado notificante.

4. Si un Estado no hubiera dado el aviso previsto en el párrafo 2 de este artículo, no se le atribuirá a la alteración efectuada por un Estado en el régimen de la cuenca hidrográfica la importancia que normalmente se da a una prioridad temporal de uso, en caso de que se determinara lo que se entiende por participación razonable y equitativa en el aprovechamiento de las aguas de una cuenca.

Artículo XXX

En caso de que surgiera entre Estados una controversia sobre sus derechos legales u otros intereses, de conformidad con la definición del artículo XXVI, dichos Estados deberán buscar un arreglo mediante negociaciones.

Artículo XXXI

1. Si se suscitara un conflicto o controversia respecto de la utilización presente o futura de las aguas de una cuenca hidrográfica internacional, se recomienda que los Estados ribereños que sometan el conflicto o controversia a una entidad mixta y le soliciten que estudie la cuenca hidrográfica internacional y formule planes o recomendaciones para su máxima y más eficiente explotación en beneficio de todos esos Estados.

2. Se recomienda que la entidad mixta presente informes sobre todas las materias de su competencia a las autoridades respectivas de los Estados miembros interesados.

3. Se recomienda que los Estados miembros de la entidad mixta en casos pertinentes inviten a Estados no ribereños que en virtud de un tratado tengan derecho a usar las aguas de una cuenca hidrográfica internacional, a que se asocien a la labor de la entidad mixta o les permitan comparecer ante ella.

Artículo XXXII

Si los Estados interesados consideran que el conflicto o controversia no puede resolverse en la forma establecida en el artículo XXXI, se recomienda que busquen los buenos oficios, o que soliciten conjuntamente la mediación de un tercer Estado, de una organización internacional apropiada o de una persona competente.

Artículo XXXIII

1. Si los Estados afectados no hubieran podido resolver su --

controversia mediante la negociación ni ponerse de acuerdo sobre las medidas previstas en los artículos XXXI y XXXII, se recomienda que formen una comisión investigadora o una comisión ad hoc de conciliación, la cual tratará de encontrar un arreglo que merezca la aceptación de los Estados interesados en cualquier controversia tocante a -- sus derechos legales.

2. Se recomienda que la comisión conciliadora se constituya en la forma establecida en el anexo.

Artículo XXXIV

Se recomienda que los Estados interesados convengan en someter sus controversias jurídicas a un tribunal arbitral ad hoc, a un tribunal arbitral permanente o a la Corte Internacional de Justicia cuando:

- (a) No se hubiere formado una comisión tal como se dispone en el artículo XXXIII, o
- (b) La comisión no hubiere encontrado una solución recomendable, o
- (c) La solución recomendada no hubiera sido aceptada por los Estados en controversia, y
- (d) No se hubiere llegado de ninguna otra manera a un acuerdo.

Artículo XXXV

Se recomienda que en caso de arbitraje los Estados interesados tengan recurso a las Normas de Procedimiento Arbitral formuladas por la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas en su décima reunión de 1958.

Artículo XXXVI

El recurso al arbitraje implica que los Estados interesados considerarán definitivo el laudo que se dicte y se someterán de buena fe a su ejecución.

Artículo XXXVII

La aplicación de los procedimientos de solución prescritos en los artículos precedentes de este capítulo no impide que se recurra a medios de solución que se recomienden o se exijan a los miembros de acuerdos o entidades regionales y de otras organizaciones internacionales.

ANEXO

MODELO DE NORMAS PARA LA CONSTITUCION DE LA COMISION DE CONCILIACION PARA EL ARREGLO DE UNA CONTROVERSI A

(En cumplimiento del Artículo XXXIII del capítulo 6)

Artículo I

Los miembros de la Comisión, incluido el Presidente, serán designados por los Estados interesados.

Artículo II

Si los Estados interesados no se pusieren de acuerdo en estos nombramientos, cada Estado designará dos miembros. Estos miembros elegirán a un tercero, quien será el Presidente de la Comisión. Si los miembros designados no estuvieren de acuerdo, a solicitud de cualquier Estado interesado, el Presidente de la Corte Internacional de Justicia o, si éste no efectúa el nombramiento, el Secretario General de las Naciones Unidas, elegirá a un miembro como Presidente.

Artículo III

La Comisión estará integrada por personas que, por razón de su competencia especial, sean idóneas para tratar de las controversias relativas a las cuencas hidrográficas internacionales.

Artículo IV

Si un miembro de la Comisión se abstuviera de ejercer su cargo o no se encontrara en condición de cumplir con sus obligaciones, será reemplazado mediante el procedimiento establecido en los artículos I ó II del presente anexo, de acuerdo con el procedimiento con que se le designó en un principio. En caso de que

- (1) Los Estados no se pusieran de acuerdo para el reemplazo de un miembro designado originalmente de conformidad con el artículo I, o
- (2) El Estado interesado no reemplazara a un miembro designado originalmente en virtud del artículo II,

por solicitud de cualquier Estado interesado, el Presidente de la Corte Internacional de Justicia o, si éste no lo hiciera, el Secretario General de las Naciones Unidas, elegirá a un reemplazante.

Artículo V

Si no hubiese acuerdo contrario entre las partes, la Comisión de Conciliación determinará el lugar de las reuniones y establecerá su propio procedimiento.

III. REGLEMENTS POUR LA LIBRE NAVIGATION DES RIVIERES.

ARTICLES CONCERNANT LA NAVIGATION DES RIVIERES QUI, DANS LEUR COURS NAVIGABLE, SEPARENT OU TRAVERSENT DIFFERENTS ETATS. (+)

Annexe 16 de l'Acte Final du Congrès de Vienne, signé le 9 juin 1815.

Article Premier.

Les Puissances dont les Etats sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent à régler, d'un commun accord, - tout ce qui a rapport à sa navigation. Elles nommeront, à cet effet, des commissaires qui se réuniront au plus tard six mois après la fin - du Congrès, et qui prendront pour base de leurs travaux les principes suivants.

Article 2

La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans - l'article précédent, du point où chacune d'elles devient navigable - jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne; en se conformant toutefois aux règlements qui seront arrêtés pour sa police d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorable que possible au commerce de -

(+) En la numeración global del Acta Final de Viena, estos artículos equivalen a los Artículos 108 a 116 de dicha Acta.

toutes les nations.

Article 3.

Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits - que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour tout le cours de la rivière, et s'étendra aussi, à moins que les circonstances particulières ne s'y opposent, sur ceux de ses - embranchements et confluent qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents Etats.

Article 4.

Les droits sur la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable, et assez indépendante de la qualité différente des marchandises pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la --- cargaison, autrement que pour cause de fraude et de contravention. - La quotité de ces droits, qui, en aucun cas, ne pourront excéder -- ceux existant actuellement, sera déterminée d'après les circonstances locales, qui ne permettent guère d'établir une règle générale à cet - égard. On partira, néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce en facilitant la navigation, et l'octroi -- établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximative.

Le tarif une fois réglé, il ne pourra plus être augmenté que par un arrangement commun des Etats riverains, ni la navigation grevée d'autres droits quelconques outre ceux fixés dans le règlement.

Article 5.

Les bureaux de perception, dont on réduira autant que possible le nombre, seront fixés par le règlement, et il ne pourra s'y faire -- ensuite aucun changement que d'un commun accord, à moins qu'un -- des Etats riverains ne voulût diminuer le nombre de ceux qui lui -- appartiennent exclusivement.

Article 6

Chaque Etat riverain se chargera de l'entretien des chemins -- de halage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires -- pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire -- éprouver aucun obstacle à la navigation.

Le règlement futur fixera la manière dont les Etats riverains -- devront concourir à ces derniers travaux, dans le cas où les deux -- rives appartiennent à différents gouvernements.

Article 7

On n'établira nulle part des droits d'étape, d'échelle ou de -- relâche forcée. Quant à ceux qui existent déjà, ils ne seront --- conservés qu'autant que les Etats riverains, sans avoir égard à l'inté- rêt local de l'endroit ou du pays où ils sont établis, les trouveraient nécessaires ou utiles à la navigation et au commerce en général.

Article 8

Les douanes des Etats riverains n'auront rien de commun avec-

les droits de navigation. On empêchera, par des dispositions --
réglementaires, que l'exercice des fonctions des douaniers ne mette --
des entraves à la navigation; mais on surveillera, par une police --
exacte sur la rive, toute tentative des habitants pour faire la contra-
bande à l'aide de bateliers.

Article 9.

Tout ce qui est indiqué dans les articles précédents, sera déter-
miné par un règlement commun qui renfermera également tout ce --
qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement. Le règlement une fois --
arrêté ne pourra être changé que du consentement de tous les Etats --
riverains; et ils auront soin de pourvoir, d'une manière convenable et
adaptée aux circonstances et aux localités, à son exécution.

les droits de navigation. On empêchera, par des dispositions --
réglementaires, que l'exercice des fonctions des douaniers ne mette --
des entraves à la navigation; mais on surveillera, par une police --
exacte sur la rive, toute tentative des habitants pour faire la contra-
bande à l'aide de bateliers.

Article 9.

Tout ce qui est indiqué dans les articles précédents, sera déter-
miné par un règlement commun qui renfermera également tout ce --
qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement. Le règlement une fois -
arrêté ne pourra être changé que du consentement de tous les Etats -
riverains; et ils auront soin de pourvoir, d'une manière convenable et
adaptée aux circonstances et aux localités, à son exécution.

IV. CONVENTION RELATIVE AU REGIME DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE.

Signée à Belgrade, le 18 août 1948.(+)

L'Union des Républiques Soviétiques Socialistes, la République Populaire de Bulgarie, la République de Hongrie, la République Populaire Roumaine, la République Soviétique Socialiste d'Ukraine, la République Tchécoslovaque et la République Fédérative Populaire de Yougoslavie,

Prenant en considération la décision du Conseil des Ministres des Affaires Etrangères du 12 Décembre 1946 de convoquer une Conférence de Représentants des Etats mentionnés dans cette décision, en vue d'établir une nouvelle Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et

Désireux d'assurer la libre navigation sur le Danube en conformité avec les intérêts et les droits souverains des pays danubiens, ainsi que de resserrer les liens économiques et culturels des pays danubiens entre eux et avec les autres pays,

Ont décidé de conclure une Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et ont, à ces fins, désigné les Plénipotentiaires soussignés, lesquels, après présentation de leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit:

(+) Entró en vigor el 11 de mayo de 1949.

CHAPITRE I

Dispositions Générales.

Article 1

La navigation sur le Danube sera libre et ouverte aux ressortissants, aux bateaux marchands et aux marchandises de tous les Etats sur un pied d'égalité en ce qui concerne les droits de port et les taxes sur la navigation, ainsi que les conditions auxquelles est soumise la navigation commerciale. Les dispositions ci-dessus ne seront pas applicables au trafic entre les ports d'un même Etat.

Article 2

Le régime établi par la présente Convention s'applique à la partie navigable du Danube (fleuve) d'Ulm à la Mer Noire ensuivant le bras de Soulina avec accès à la mer par le Canal de Soulina.

Article 3

Les Etats danubiens s'engagent à maintenir leurs secteurs du Danube en état de navigabilité pour les bâtiments fluviaux et en ce qui concerne les secteurs appropriés pour les bâtiments de mer, à exécuter les travaux nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de navigation, et à ne pas empêcher ou entraver la navigation dans les chenaux navigables du Danube. Les Etats danubiens se consulteront sur les matières indiquées dans le présent article avec la Commission du Danube (art. 5 ci-après).

Les Etats riverains auront le droit d'entreprendre dans les limites de leurs frontières respectives les travaux qui pourraient être nécessités par des circonstances imprévues et urgentes et auraient pour but d'assurer les besoins de la navigation. Les Etats devront toutefois aviser la Commission des raisons qui ont motivé ces travaux et lui en fournir une description sommaire.

Article 4

Dans le cas où un Etat danubien ne serait pas en mesure --
d'entreprendre lui-même les travaux qui sont de sa compétence terri- --
toriale et qui sont nécessaires pour assurer la navigation normale, --
cet Etat sera tenu de les laisser exécuter par la Commission du ---
Danube (Art. 5) dans les conditions qu'elle déterminera et sans qu'elle
puisse en confier l'exécution à un autre Etat, sauf en ce qui concerne
les parties de la voie fluviale formant frontière d'un tel Etat. Dans
ce dernier cas, la Commission déterminera les modalités de l'exécu- --
tion de ces travaux.

Les Etats danubiens s'engagent à prêter à la Commission ou à -
l'Etat exécutant toute forme de concours à l'exécution desdits --
travaux.

CHAPITRE II.

Dispositions relatives à l'organisation.

Section I. Commission du Danube.

Article 5

Il est établi une Commission du Danube, désignée ci-après sous
le nom de "Commission"; elle est composée de représentants des pays
danubiens, un pour chacun de ces pays.

Article 6

La Commission choisit parmi ses membres son président, son ---

vice-président et son secrétaire qui sont élus pour une période de --
trois ans.

Article 7

La Commission fixe les termes de ses sessions et établit son --
règlement intérieur.

La première réunion de la Commission sera tenue dans un délai
de six mois à dater de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 8

La compétence de la Commission s'étend au Danube tel qu'il
est défini à l'article 2.

Il entre dans les attributions de la Commission :

a) de veiller à l'exécution des dispositions de la présente Con-
vention;

b) de dresser, sur la base des propositions et des projets présen-
tés par les Etats danubiens et par les Administrations fluviales spécia-
les (arts. 20 et 21), le plan général des grands travaux dans l'inté--
rêt de la navigation, ainsi que d'établir l'évaluation générale des --
dépenses concernant ces travaux;

c) d'exécuter des travaux, dans les cas prévus à l'article 4;

d) de donner des consultations et de faire des recommandations aux Etats danubiens au sujet de l'exécution des travaux visés au -- paragraphe "b" du présent article, en tenant compte des intérêts -- techniques et économiques, des plans et des possibilités des Etats res-- pectifs;

e) de donner des consultations et de faire des recommanda--- tions aux Administrations fluviales spéciales (arts. 20 et 21) et de -- procéder à un échange d'informations avec ces Administrations;

f) d'établir sur tout le parcours navigable du Danube un --- système uniforme d'aménagement des voies navigables et de fixer, -- compte tenu des conditions spécifiques de tel ou tel secteur, les -- dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, y compris celles du service de pilotage;

g) d'unifier les règles de la surveillance fluviale;

h) de coordonner l'activité des services hydrométéorologiques sur le Danube, de publier un bulletin hydrologique unique et des -- prévisions hydrologiques de courte et de longue durée pour le Danube;

i) de rassembler les données statistiques relatives à la naviga- tion sur le Danube, pour autant qu'il s'agisse de questions qui sont - de la compétence de la Commission;

j) de faire publier, pour les besoins de la navigation, des -- ouvrages de référence, des routiers, des cartes de navigation et des atlas;

k) de préparer et d'approuver le budget de la Commission, -

ainsi que d'établir et de percevoir les taxes prévues à l'article 10.

Article 9

Pour s'acquitter des tâches visées à l'article précédent, la Commission dispose d'un Secrétariat et des services nécessaires dont le personnel est recruté parmi les citoyens des Etats danubiens.

Il appartient à la Commission elle-même d'organiser son Secrétariat et ses services.

Article 10

La Commission prépare son budget et l'approuve à la majorité des voix de tous ses membres. Le budget doit prévoir les dépenses nécessaires à l'entretien de la Commission et de son appareil; ces dépenses seront couvertes au moyen d'annuités versées par les Etats danubiens, à raison d'un montant égal pour chacun d'eux.

Pour faire face aux frais des travaux spéciaux, exécutés en vue d'assurer ou d'améliorer les conditions de navigabilité, la Commission pourra établir des taxes spéciales.

Article 11

Les décisions de la Commission sont prises à la majorité des voix des membres présents, sauf dans les cas spécialement prévus par la présente Convention (arts. 10, 12 et 13).

Le quorum de la Commission est de cinq membres.

Article 12

Les décisions de la Commission relatives aux questions prévues par les paragraphes b), c), f), g) de l'article 8 doivent être prises - à la majorité des voix de tous les membres, sans toutefois majoriser - l'Etat sur le territoire duquel les travaux doivent être exécutés.

Article 13

La Commission a son siège à Galatz. Elle peut toutefois, -- par une décision prise à la majorité des voix de tous ses membres, - changer le lieu de son siège.

Article 14

La Commission jouit de la personnalité juridique conformément à la législation de l'Etat du lieu de son siège.

Article 15

Le français et le russe sont les langues officielles de la Commission.

Article 16

Les membres de la Commission et les fonctionnaires mandatés -

par elle jouissent de l'immunité diplomatique. Les locaux officiels, les archives et les documents de toute spèce appartenant à la Commission sont inviolables.

Article 17

Les fonctionnaires de la Commission munis de pouvoirs appropriés informeront les autorités compétentes des Etats danubiens des infractions aux règlements de navigation, aux mesures sanitaires et à la surveillance fluviale dont la Commission aurait pris connaissance. Les autorités compétentes seront tenues, à leur tour, d'informer la Commission des mesures prises au sujet des infractions notifiées et mentionnées ci-dessus.

Article 18

La Commission a son sceau; elle a également son pavillon qu'elle a le droit d'arborer sur ses locaux officiels et ses bateaux.

Article 19

Les Etats danubiens sont tenus de prêter à la Commission ainsi qu'à ses fonctionnaires et son personnel le concours nécessaire à l'exécution des tâches leur imcombant en vertu de la présente Convention.

Ces fonctionnaires et ce personnel auront, dans l'exercice de leurs fonctions officielles, le droit de circuler librement sur le fleuve et dans les ports, dans les limites de la juridiction de la Commission, à condition de respecter la législation territoriale.

Section II. Administrations
fluviales spéciales.

Article 20

Sur le bas Danube (de l'embouchure du Canal de Soulina à --
Braila inclusivement) il est établi une Administration fluviale spéciale --
en vue d'exécuter des travaux hydrotechniques et de régler la --
navigation; elle est composée de représentants des Etats riverains ---
adjacents (la République Populaire Roumaine et l'Union des Républi--
ques Soviétiques Socialistes).

Cette Administration fonctionne sur la base d'un accord entre -
les Gouvernements des pays qui en font partie.

L'Administration a son siège à Galatz.

Article 21

Sur le secteur des Portes de Fer (de Vince à Kostol sur la rive --
droite et de Moldova Veche à Turnu-Severin sur la rive gauche du -
Danube) il est établi une Administration fluviale spéciale des Portes -
de Fer; cette Administration est composée de représentants de la --
République Populaire Roumaine et de la République Fédérative ---
Populaire de Yougoslavie; elle a pour tâche d'exécuter des travaux -
hydrotechniques et de régler la navigation dans la zone indiquée.

Cette Administration fonctionne sur la base d'un accord entre -
les Gouvernements des pays qui en font partie.

L'Administration a son siège à Orsova et à Tekija.

Article 22

Les accords relatifs aux Administrations fluviales spéciales (ci-après désignées sous le nom d'"Administrations"), mentionnés aux articles 20 et 21, sont portés à la connaissance de la Commission.

CHAPITRE III

Régime de la Navigation.

Section I. Navigation

Article 23

La navigation sur le bas Danube et dans le secteur des Portes de Fer s'effectue conformément aux règles de navigation établies par les Administrations des zones indiquées. La navigation sur les autres secteurs du Danube s'effectue conformément aux règles établies par les pays danubiens respectifs, dont le territoire est traversé par le Danube et, dans les zones où les rives du Danube appartiennent à deux Etats différents, d'après les règles établies d'un commun accord entre ces Etats.

En établissant les règles de navigation, les Etats danubiens et les Administrations tiennent compte des dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, établies par la Commission.

Article 24

Les bâtiments navigant sur le Danube ont le droit, à condition de se conformer aux règles établies par les Etats danubiens respectifs, d'entrer dans les ports, d'y procéder à des opérations de chargement et de déchargement, d'embarquer et de débarquer des voyageurs et de s'approvisionner en combustible, se ravitailler, etc.

Article 25

Le trafic local des voyageurs et des marchandises et le trafic entre les ports d'un même Etat ne sont ouverts à un pavillon étranger que conformément à la réglementation nationale dudit Etat danubien.

Article 26

Les règlements sanitaires et de police en vigueur sur le Danube sont appliqués sans discrimination en raison du pavillon, du point de départ des bâtiments, de leur destination ou d'autres motifs.

Les fonctions de surveillance douanière, sanitaire et fluviale sur le Danube, sont remplies par les Etats danubiens; ceux-ci communiquent à la Commission les règlements qu'ils ont établis, afin que la Commission puisse contribuer à l'unification des règles de douane et des règles sanitaires et unifier les règles de la surveillance fluviale (art. 8 "g").

Les règlements douaniers, sanitaires et de police doivent être de nature à ne pas entraver la navigation.

Article 24

Les bâtiments navigant sur le Danube ont le droit, à condition de se conformer aux règles établies par les Etats danubiens respectifs, d'entrer dans les ports, d'y procéder à des opérations de chargement et de déchargement, d'embarquer et de débarquer des voyageurs et - de s'approvisionner en combustible, se ravitailler, etc.

Article 25

Le trafic local des voyageurs et des marchandises et le trafic entre les ports d'un même Etat ne sont ouverts à un pavillon étranger que conformément à la réglementation nationale dudit Etat danubien.

Article 26

Les règlements sanitaires et de police en vigueur sur le -- Danube sont appliqués sans discrimination en raison du pavillon, du - point de départ des bâtiments, de leur destination ou d'autres motifs.

Les fonctions de surveillance douanière, sanitaire et fluviale sur le Danube, sont remplies par les Etats danubiens; ceux-ci communiquent à la Commission les règlements qu'ils ont établis, afin que - la Commission puisse contribuer à l'unification des règles de douane et des règles sanitaires et unifier les règles de la surveillance fluviale (art. 8 "g").

Les règlements douaniers, sanitaires et de police doivent être de nature à ne pas entraver la navigation.

Article 27

Lorsque les deux rives du Danube font partie du territoire d'un même Etat, cet Etat a le droit de mettre les marchandises en transit sous scellés ou sous la garde d'agents des douanes. Un tel Etat a -- également le droit d'exiger du capitaine, de l'armateur ou du patron une déclaration écrite attestant seulement qu'il transporte ou qu'il ne transporte pas des marchandises dont l'importation est prohibée par -- l'Etat transité, sans avoir toutefois le droit d'en interdire le transit. Ces formalités ne pourront ni impliquer ou occasionner une visite de la cargaison, ni retarder le passage en transit. Le capitaine, l'armateur ou le patron qui aurait fait une fausse déclaration en sera responsable conformément aux lois de l'Etat auquel la déclaration aurait été faite.

Lorsque le Danube forme frontière entre deux Etats, les bateaux, radeaux, voyageurs et marchandises en transit sont exempts de toutes formalités douanières.

Article 28

Les bâtiments affectés par les Etats danubiens au service de la surveillance (police) fluviale sont tenus d'arborer, en plus de leur -- pavillon national, un insigne distinctif et uniforme; leurs signalement et numéro doivent être portés à la connaissance de la Commission. -- Ces bâtiments, de même que ceux affectés au service des douanes des pays danubiens, peuvent naviguer sur le Danube uniquement à l'intérieur des frontières des pays dont le bâtiment bat le pavillon et au dehors desdites frontières qu'avec le consentement des Etats danubiens respectifs.

Article 29

Les bâtiments navigant sur le Danube peuvent se servir des stations de TSF qui se trouvent à leur bord ainsi que de moyens de communication riverains dont ils auraient besoin dans des buts de navigation.

Article 30

La navigation sur le Danube est interdite aux bâtiments de guerre de tous les pays non-danubiens.

Les bâtiments de guerre des pays danubiens ne peuvent pas naviguer sur le Danube hors des frontières du pays dont le bâtiment bat le pavillon, sauf entente préalable entre les Etats danubiens intéressés.

Section II. Service de pilotage.

Article 31

Des corps de pilotes sont formés sur le bas Danube et dans le secteur des Portes de Fer; ils dépendent des Administrations respectives (art. 22).

Les règlements du service de pilotage sont établis par les Administrations conformément aux dispositions fondamentales concernant la navigation sur le Danube (art. 8 "f"), et doivent être portés à la connaissance de la Commission.

Article 32

Le pilotage des bâtiments sur le bas Danube et dans le secteur des Portes de Fer est assuré par des pilotes faisant partie des corps de pilotes respectifs ou bien par des pilotes qui, ayant subi un examen auprès des services de l'Administration fluviale compétente, seraient autorisés par cette Administration à exercer le pilotage.

Article 33

Le personnel des corps de pilotes est recruté parmi les citoyens des pays danubiens membres des Administrations respectives. Le mode de recrutement est établi par des accords spéciaux passés entre les membres ci-dessus mentionnés (arts. 20 et 21) de ces Administrations.

CHAPITRE IV

Modalités de couverture des dépenses nécessaires pour assurer la navigation.

Article 34

Le financement des travaux hydrotechniques sur le Danube, exécutés par les pays danubiens, conformément à l'article 3 de la présente Convention, est assuré par les pays danubiens respectifs.

Le financement des travaux prévus à l'article 8 c) est assuré par la Commission.

Article 35

Afin de couvrir les dépenses nécessaires pour assurer la naviga-

tion, les Etats danubiens peuvent, après s'être concertés avec la --
Commission, établir des droits de navigation perçus sur les bâtiments
et dont le taux est déterminé en fonction du coût de l'entretien de --
la voie fluviale et des travaux prévus à l'article 34.

Article 36

Afin de couvrir les dépenses nécessaires pour assurer la navi-
gation et l'exécution des travaux entrepris par les Administrations, --
celles-ci établissent des taxes particulières perçues sur les bâtiments
navigant dans les secteurs compris entre l'embouchure du Canal de --
Sulina et Braila et entre Vince et Kostol sur la rive droite et entre
Moldova Veche et Turnu-Severin sur la rive gauche du Danube.

Les Administrations informent la Commission des taxes particu-
lières qu'elles ont établies, ainsi que des modalités de leur percep-
tion.

Article 37

Les sommes produites par les taxes spéciales, les droits de --
navigation et les taxes particulières perçus par la Commission, par --
les Etats danubiens et par les Administrations ne peuvent être une --
source de profit.

Article 38

Les modalités de perception des taxes spéciales, des droits de
navigation et des taxes particulières sont fixées par des instructions -
élaborées respectivement par la Commission, les Etats danubiens et les
Administrations. Les instructions émanant des Etats danubiens et des ---
Administrations sont concertées avec la Commission.

Les taxes et les droits sont calculés sur la jauge du bâtiment.

Article 39

En ce qui concerne les parties du Danube formant frontière -- nationale, l'exécution des travaux et la répartition des dépenses -- encourues sont réglées par entente entre les Etats limitrophes respectifs.

Article 40

Les droits de port sont perçus sur les bâtiments par les autorités des Etats danubiens respectifs. Aucune discrimination ne sera admise à cet égard en raison du pavillon des bâtiments, du point de leur -- départ ou de leur destination, ou d'autres motifs.

Article 41

Les bâtiments entrant dans les ports pour y charger ou décharger auront le droit de se servir des mécanismes de chargement et de --- déchargement, de l'outillage, des magasins, des terrains d'entrepôts, etc., en vertu d'accords avec les services respectifs chargés du --- transport et de l'expédition.

Le montant des sommes à payer pour les services rendus sera -- établi sans aucune discrimination.

Les avantages accordés, conformément aux usages commerciaux, en raison du volume des travaux et de la nature des marchandises, ne seront pas considérés comme discrimination.

Les bateaux, radeaux, voyageurs et marchandises ne peuvent être frappés d'aucun droit du seul fait de leur transit.

Article 43

Les tarifs des taxes de pilotage sur le bas Danube et dans le secteur des Portes de Fer sont établis par les Administrations respectives et communiqués à la Commission.

CHAPITRE V.

Dispositions finales.

Article 44

Dans la présente Convention les termes "Etat danubien" ou -- "pays danubien" désignent un Etat dans le territoire duquel est comprise au moins une rive du Danube tel qu'il est défini à l'article 2.

Article 45

Tout différend entre les Etats signataires de la présente Convention au sujet de l'application ou de l'interprétation de cette Convention qui n'aurait pas été réglé par voie de négociations directes sera, à la demande d'une des parties au différend, soumis à une commission de conciliation composée d'un représentant de chaque partie et d'un tiers membre désigné par le Président de la Commission du Danube -- parmi les citoyens d'un Etat qui n'est pas partie au différend et, dans le cas où le Président de la Commission serait citoyen d'un Etat partie au différend, par la Commission du Danube.

La décision de la commission de conciliation est définitive et obligatoire pour les parties au différend.

Article 46

La présente Convention pourra être révisée sur la demande de la majorité des Etats signataires. Cette demande sera adressée au -- Gouvernement de la République Fédérative Populaire de Yougoslavie qui provoquera, dans le plus bref délai, la réunion d'une Conférence à laquelle tous les Etats signataires seront invités à participer. Les dispositions révisées n'entreront en vigueur qu'après le dépôt des instruments de ratification de six des Etats signataires de la présente -- Convention.

Article 47

La présente Convention, y compris les Annexes, dont les textes français et russe font foi, devra être ratifiée et entrera en vigueur - après le dépôt de six instruments de ratification. Les instruments de ratification seront déposés près le Gouvernement de la République -- Fédérative Populaire de Yougoslavie, dans les archives duquel sera - déposé l'exemplaire authentique de la présente Convention.

Le Gouvernement de la République Fédérative Populaire de -- Yougoslavie remettra à chacun des Etats signataires de la Convention une copie certifiée conforme. Il informera les Etats signataires de la Convention du dépôt des instruments de ratification au fur et à mesure de leur réception.

LISTE DES ANNEXES.

Annexe I. De l'admission de l'Autriche au sein de la Commission du Danube.

Annexe II. Du secteur Gabčíkovo-Gönyü.

ANNEXE I.

DE L'ADMISSION DE L'AUTRICHE AU SEIN DE LA COMMISSION DU DANUBE.

1. Le Représentant de l'Autriche sera admis au sein de la -- Commission du Danube après règlement de la question du Traité avec l'Autriche.

2. La présente Annexe entrera en vigueur en même temps que la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et sera partie intégrante de cette Convention.

ANNEXE II.

DU SECTEUR GABCIKOVO-GONYU.

En ce qui concerne les travaux nécessaires pour assurer les - conditions normales de navigation dans le secteur Gabčíkovo-Gönyü (du Km. 1821 au Km. 1791), les Parties Contractantes sont d'accord pour reconnaître qu'il est d'intérêt général de maintenir ce secteur en bon état de navigabilité et que les travaux nécessaires à cette fin - dépassent de loin ceux qu'on peut raisonnablement mettre à la charge

des Etats riverains compétents.

Par conséquent, il est convenu que la Commission du Danube - discutera la question et décidera si, dans ce but, il serait approprié de créer une Administration fluviale spéciale semblable à celles -- prévues aux articles 20 et 21 ou s'il serait suffisant d'appliquer à ce secteur les stipulations des articles 4 et 34 (alinéa 2) de la présente Convention.

Des dispositions analogues à l'article 20 de la présente Convention, dont cette Annexe est partie intégrante, s'appliqueront au cas où une Administration est établie.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés ont signé la présente Convention et y ont apposé les cachets.

FAIT en la ville de Beograd le 18 août mil neuf cent quarante-huit.

PROTOCOLE ADDITIONNEL A LA CONVENTION
RELATIVE AU REGIME DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE.
SIGNE A BEOGRAD LE 18 AOUT 1948.

1. Il est constaté que le régime appliqué antérieurement à la - navigation sur le Danube, ainsi que les actes qui prévoyaient - l'établissement de ce régime et, en particulier, la Convention signée à Paris le 23 juillet 1921, ne sont plus en vigueur.

2. Tous les biens ayant appartenu à l'ancienne Commission - Européenne du Danube sont transférés à l'Administration fluviale spé-

ciale sur le Bas-Danube créée conformément à l'article 20 de la Convention à laquelle se rapporte le présent Protocole.

3. Il est convenu que toutes les obligations de l'ancienne -- Commission Européenne du Danube concernant le remboursement des crédits qui lui ont été accordés par la Grande-Bretagne, la France, la Russie et d'autres Etats sont considérées comme éteintes.

4. Les obligations de l'ancienne Commission Internationale du Danube, de même que les obligations de l'ancienne Administration des Portes de Fer et des Cataractes, ainsi que les garanties y afférentes sont considérées comme éteintes.

5. Les biens non liquidés de l'ancienne Commission Internationale du Danube sont transférés à la Commission du Danube prévue à l'article 5 de la Convention à laquelle se rapporte le présent Protocole. La partie des biens de l'ancienne Commission Internationale du Danube, mise à la disposition de l'ancienne Administration des Portes de Fer et des Cataractes et tous les biens de l'ancienne Administration des Portes de Fer et des Cataractes sont transférés à l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer créée conformément à l'article 21 de la Convention à laquelle se rapporte le présent Protocole.

FAIT en la ville de Beograd le 18 août mil neuf cent quarante-huit.

ciale sur le Bas-Danube créée conformément à l'article 20 de la Convention à laquelle se rapporte le présent Protocole.

3. Il est convenu que toutes les obligations de l'ancienne -- Commission Européenne du Danube concernant le remboursement des crédits qui lui ont été accordés par la Grande-Bretagne, la France, la Russie et d'autres Etats sont considérées comme éteintes.

4. Les obligations de l'ancienne Commission Internationale du Danube, de même que les obligations de l'ancienne Administration des Portes de Fer et des Cataractes, ainsi que les garanties y afférentes sont considérées comme éteintes.

5. Les biens non liquidés de l'ancienne Commission Internationale du Danube sont transférés à la Commission du Danube prévue à l'article 5 de la Convention à laquelle se rapporte le présent Protocole. La partie des biens de l'ancienne Commission Internationale du Danube, mise à la disposition de l'ancienne Administration des Portes de Fer et des Cataractes et tous les biens de l'ancienne Administration des Portes de Fer et des Cataractes sont transférés à l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer créée conformément à l'article 21 de la Convention à laquelle se rapporte le présent Protocole.

FAIT en la ville de Beograd le 18 août mil neuf cent quarante-huit.

V. DECLARACION DE ASUNCION SOBRE APROVECHAMIENTO DE RIOS INTERNACIONALES

Resolución 25 de la IV Reunión de Cancilleres
de los Países de la Cuenca del Plata;
Asunción, 3 de junio de 1971.

LA IV REUNION DE CANCELLERES DE LOS PAISES DE LA --
CUENCA DEL PLATA.

RESUELVE:

Los Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata resuelven -
ratificar aquello que, hasta este momento, se resolvió en este ámbito,
y manifestar su especial satisfacción por los resultados de la Segunda -
Reunión de Expertos del Recurso Agua realizada en Brasilia (18-22 de
mayo de 1970). Manifiestan asimismo su convicción que un tema de
tal importancia continuará siendo tratado con el mismo espíritu de --
franca y cordial colaboración en la III Reunión de este mismo Grupo,
ya convocada para el día 29 del corriente.

Los Cancilleres consideran de real interés dejar consignados los
puntos fundamentales respecto de los cuales ya hubo acuerdo y que re-
presentan la base sobre la cual deberán proseguir los estudios de este
tema:

1.º En los ríos internacionales contiguos, siendo la soberanía -
compartida, cualquier aprovechamiento de sus aguas deberá ser precedido de un acuerdo bilateral entre los ribereños.

2º En los ríos internacionales de curso sucesivo, no siendo la soberanía compartida, cada Estado puede aprovechar las aguas en razón de sus necesidades siempre que no cause perjuicio sensible a otro Estado de la Cuenca.

3º En cuanto al intercambio de datos hidrológicos y meteorológicos:

- a) Los ya procesados serán objeto de divulgación y canje sistemáticos a través de publicaciones;
- b) Los datos por procesar ya sean simples observaciones, lecturas o registros gráficos de instrumentos, serán permutados o suministrados a juicio de los países interesados.

4º Los Estados tenderán, en la medida de lo posible, a intercambiar gradualmente los resultados cartográficos e hidrográficos de sus mediciones en la Cuenca del Plata, de modo que se facilite la caracterización del sistema dinámico.

5º Los Estados procurarán, en la medida de lo posible, mantener en las mejores condiciones de navegabilidad los tramos de los ríos que están bajo su soberanía, adoptando para ello las medidas necesarias a fin de que las obras que se realicen no afecten de manera perjudicial otros usos actuales del sistema fluvial.

6º Los Estados, al realizar obras destinadas a cualquier fin de los ríos de la Cuenca, adoptarán las medidas necesarias para no alterar en forma perjudicial las condiciones de navegabilidad.

7º Los Estados, en la realización de obras en el sistema fluvial de navegación, adoptarán medidas tendientes a preservar los recursos vivos.

VI. TRATADO DE COOPERACION AMAZONICA

Firmado en Brasilia el 3 de julio
de 1978.

Las Repúblicas de Bolivia, del Brasil, de Colombia, del Ecuador, de Guyana, del Perú, de Surinam y de Venezuela,

conscientes de la importancia que para cada una de las Partes tienen sus respectivas regiones amazónicas como partes integrantes de sus territorios,

animadas del común propósito de conjugar los esfuerzos que vienen emprendiendo, tanto en sus respectivos territorios como entre sí mismas, para promover el desarrollo armónico de la Amazonia, que permita una distribución equitativa de los beneficios de dicho desarrollo entre las Partes Contratantes, para elevar el nivel de vida de sus pueblos y a fin de lograr la plena incorporación de sus territorios amazónicos a las respectivas economías nacionales,

convencidas de la utilidad de compartir las experiencias nacionales en materia de promoción del desarrollo regional,

considerando que para lograr un desarrollo integral de los respectivos territorios de la Amazonia es necesario mantener el equilibrio -

entre el crecimiento económico y la preservación del medio ambiente,

conscientes de que tanto el desarrollo socioeconómico como la preservación del medio ambiente son responsabilidades inherentes a la soberanía de cada Estado, y que la cooperación entre las Partes Contratantes servirá para facilitar el cumplimiento de estas responsabilidades, continuando y ampliando los esfuerzos conjuntos que están realizando en materia de conservación ecológica de la Amazonia,

seguras de que la cooperación entre las naciones latinoamericanas en materias específicas que les son comunes contribuye al avance en el camino de la integración y solidaridad de toda la América Latina,

persuadidas de que el presente Tratado significa la iniciación de un proceso de cooperación que redundará en beneficio de sus respectivos países y de la Amazonia en su conjunto,

resuelven suscribir el presente Tratado:

ARTICULO I

Las Partes Contratantes convienen en realizar esfuerzos y acciones conjuntas para promover el desarrollo armónico de sus respectivos territorios amazónicos, de manera que esas acciones conjuntas produzcan resultados equitativos y mutuamente provechosos, así como para la preservación del medio ambiente y la conservación y utilización racional de los recursos naturales de esos territorios.

Parágrafo único: Para tal fin, intercambiarán informaciones y concertarán acuerdos y entendimientos operativos, así como los instrumentos jurídicos pertinentes que permitan el cumplimiento de las finalidades del presente Tratado.

ARTICULO II

El presente Tratado se aplicará en los territorios de las Partes Contratantes en la Cuenca Amazónica, así como también en cualquier territorio de una Parte Contratante que, por sus características geográficas, ecológicas o económicas, se considere estrechamente vinculado a la misma.

ARTICULO III

De acuerdo con y sin detrimento de los derechos otorgados por actos unilaterales, de lo establecido en los tratados bilaterales entre las Partes y de los principios y normas del derecho internacional, las Partes Contratantes se aseguran mutuamente sobre la base de reciprocidad la más amplia libertad de navegación comercial en el curso del Amazonas y demás ríos amazónicos internacionales, observando los reglamentos fiscales y de policía establecidos o que se establecieren en

el territorio de cada una de ellas. Tales reglamentos deberán, en lo posible, favorecer esa navegación y el comercio y guardar entre sí uniformidad.

Parágrafo único: El presente artículo no será aplicable a la navegación de cabotaje.

ARTICULO IV

Las Partes Contratantes proclaman que el uso y aprovechamiento exclusivo de los recursos naturales en sus respectivos territorios es derecho inherente a la soberanía del Estado y su ejercicio no tendrá otras restricciones que las que resulten del derecho internacional.

ARTICULO V

Teniendo presente la importancia y multiplicidad de funciones que los ríos amazónicos desempeñan en el proceso de desarrollo económico y social de la región, las Partes Contratantes procurarán empeñar esfuerzos con miras a la utilización racional de los recursos hídricos.

ARTICULO VI

Con el objeto de que los ríos amazónicos constituyan un vínculo eficaz de comunicación entre las Partes Contratantes y con el Océano Atlántico, los Estados ribereños interesados en un determinado problema que afecte la navegación expedita emprenderán, según el caso, acciones nacionales, bilaterales o multilaterales para el mejoramiento y habilitación de esas vías navegables.

Parágrafo único: Para tal efecto se estudiarán las formas de - eliminar los obstáculos físicos que dificultan o impiden dicha navegación, así como los aspectos económicos y financieros correspondientes a fin de concretar los medios operativos más adecuados.

ARTICULO VII

Teniendo presente la necesidad de que el aprovechamiento de la flora y de la fauna de la Amazonia sea racionalmente planificada, a fin de mantener el equilibrio ecológico de la región y preservar -- las especies, las Partes Contratantes, deciden:

A) Promover la investigación científica y el intercambio de informaciones y de personal técnico entre las entidades competentes de los respectivos países, a fin de ampliar los conocimientos sobre los reursos de la flora y de la fauna de sus territorios amazónicos y prevenir y controlar las enfermedades en dichos territorios.

B) Establecer un sistema regular de intercambio adecuado de informaciones sobre las medidas de conservación que cada Estado haya adoptado o adopte en sus territorios amazónicos, los cuales serán materia de un informe anual presentado por cada país.

ARTICULO VIII

Las Partes Contratantes deciden promover la coordinación de los actuales servicios de salud de sus respectivos territorios amazónicos y tomar otras medidas que sean aconsejables, con vistas a mejorar las - condiciones sanitarias de la región y perfeccionar los métodos tendientes a prevenir y combatir las epidemias.

ARTICULO IX

Las Partes Contratantes convienen en establecer estrecha colaboración en los campos de la investigación científica y tecnológica, con el objeto de crear condiciones más adecuadas para acelerar el desarrollo económico y social de la región.

Parágrafo primero: Para los fines del presente Tratado, la cooperación técnica y científica que será desarrollada entre las Partes Contratantes, podrá asumir las siguientes formas:

- A) Realización conjunta o coordinada de programas de investigación y desarrollo;
- B) Creación y operación de instituciones de investigación o de centros de perfeccionamiento y producción experimental;
- C) Organización de seminarios y conferencias, intercambio de informaciones y documentación, y organización de medios destinados a su difusión.

Parágrafo segundo: Las Partes Contratantes podrán, siempre que lo juzguen necesario y conveniente, solicitar la participación de organismos internacionales en la ejecución de estudios, programas y proyectos resultantes de las formas de cooperación técnica y científica definidas en el parágrafo primero del presente artículo.

ARTICULO X

Las Partes Contratantes coinciden en la conveniencia de crear

una infraestructura física adecuada entre sus respectivos países, especialmente en los aspectos de transporte y comunicaciones. Por consiguiente, se comprometen a estudiar las formas más armónicas de establecer o perfeccionar las interconexiones viales, de transporte fluviales, aéreos y de telecomunicaciones, teniendo en cuenta los planes y programas de cada país para lograr el objetivo prioritario de incorporar plenamente esos territorios amazónicos a sus respectivas economías nacionales.

ARTICULO XI

Con el propósito de incrementar el empleo racional de los recursos humanos y naturales de sus respectivos territorios amazónicos, las Partes Contratantes concuerdan en estimular la realización de estudios y la adopción de medidas conjuntas tendientes a promover el desarrollo económico y social de esos territorios y a generar formas de complementación que refuercen las acciones previstas en los planes nacionales que los referidos territorios.

ARTICULO XII

Las Partes Contratantes reconocen la utilidad de desarrollar en condiciones equitativas y de mutuo provecho el comercio al por menor de productos de consumo local entre sus respectivas poblaciones amazónicas limítrofes, a través de acuerdos bilaterales o multilaterales adecuados.

ARTICULO XIII

Las Partes Contratantes cooperarán para incrementar las corrientes turísticas, nacionales y de terceros países, en sus respectivos territorios amazónicos, sin perjuicio de las disposiciones nacionales de pro

tección a las culturas indígenas y a los recursos naturales.

ARTICULO XIV

Las Partes Contratantes cooperarán en el sentido de lograr la eficacia de las medidas que se adopten para la conservación de las riquezas tecnológicas y arqueológicas del área amazónica.

ARTICULO XV

Las Partes Contratantes se esforzarán en mantener un intercambio permanente de informaciones y colaboración entre sí y con los órganos de cooperación latinoamericanos, en las esferas de acción que se relacionan con las materias que son objeto de este Tratado.

ARTICULO XVI

Las decisiones y compromisos adoptados por las Partes Contratantes en la aplicación del presente Tratado no perjudicarán a los proyectos e iniciativas que ejecuten en sus respectivos territorios, dentro del respeto al Derecho Internacional y según la buena práctica entre naciones vecinas y amigas.

ARTICULO XVII

Las Partes Contratantes podrán presentar iniciativas para la realización de estudios destinados a la concreción de proyectos de interés común, para el desarrollo de sus territorios amazónicos y en general que permitan el cumplimiento de las acciones contempladas en

el presente Tratado.

Parágrafo único: Las Partes Contratantes acuerdan conceder especial atención a la consideración de iniciativas presentadas por países de menor desarrollo que implique esfuerzos y acciones conjuntas de las Partes.

ARTICULO XVIII

Lo establecido en el presente Tratado no significará limitación alguna a que las Partes Contratantes concreten acuerdos bilaterales o multilaterales sobre temas específicos o genéricos, siempre y cuando no sean contrarios a la consecución de los objetivos comunes de cooperación en la Amazonia, consagrados en este instrumento.

ARTICULO XIX

Ni la celebración del presente Tratado, ni su ejecución tendrán efecto alguno sobre cualesquiera otros tratados o actos internacionales vigentes entre las Partes, ni sobre cualesquiera divergencias sobre límites o derechos territoriales que existan entre las Partes, ni podrá interpretarse o invocarse la celebración de este Tratado o su ejecución para alegar aceptación, o renuncia, afirmación o modificación, directa o indirecta, expresa o tácita, de las posiciones e interpretaciones que sobre estos asuntos sostenga cada Parte Contratante.

ARTICULO XX

Sin perjuicio de que posteriormente se establezca la periodicidad más adecuada, los Ministros de Relaciones Exteriores de las Partes

Contratantes, realizarán reuniones cada vez que lo juzguen conveniente u oportuno, a fin de fijar las directrices básicas de la política común, apreciar y evaluar la marcha general del proceso de cooperación amazónica y adoptar las decisiones tendientes a la realización de los fines propuestos en este instrumento.

Parágrafo primero: Se celebrarán reuniones de los Ministros de Relaciones Exteriores por iniciativa de cualquiera de las Partes Contratantes siempre que cuente con el apoyo de por lo menos otros cuatro Estados miembros.

Parágrafo segundo: La primera reunión de Ministros de Relaciones Exteriores se celebrará dentro de los dos años siguientes a la fecha de entrada en vigor del presente Tratado. La sede y la fecha de la primera reunión serán fijadas mediante acuerdo entre las Cancillerías de las Partes Contratantes.

Parágrafo tercero: La designación del país sede de las reuniones obedecerá al criterio de rotación por orden alfabético.

ARTICULO XXI

Representantes diplomáticos de alto nivel de las Partes Contratantes se reunirán anualmente integrando el Consejo de Cooperación - Amazónica con las siguientes atribuciones:

- 1) Velar por el cumplimiento de los objetivos y finalidades del Tratado;
- 2) Velar por el cumplimiento de las decisiones tomadas en las reuniones de Ministros de Relaciones Exteriores;

3) Recomendar a las Partes la conveniencia u oportunidad de celebrar reuniones de Ministros de Relaciones Exteriores y preparar la agenda correspondiente;

4) Considerar las iniciativas y proyectos que presenten las Partes y adoptar las decisiones que correspondan, para la realización de estudios y proyectos bilaterales o multilaterales cuya ejecución, cuando fuere el caso, estará a cargo de las Comisiones Nacionales Permanentes;

5) Evaluar el cumplimiento de los proyectos de interés bilateral o multilateral;

6) Adoptar sus normas de funcionamiento.

Parágrafo primero: El Consejo podrá celebrar reuniones extraordinarias por iniciativa de cualquiera de las Partes Contratantes con el apoyo de la mayoría de las demás.

Parágrafo segundo: La sede de las reuniones ordinarias se rotará por orden alfabético entre las Partes Contratantes.

ARTICULO XXII

Las funciones de Secretaría serán ejercidas pro tempore por la Parte Contratante en cuyo territorio haya de celebrarse la siguiente reunión ordinaria del Consejo de Cooperación Amazónica.

Parágrafo único: La Secretaría protempore enviará a las Partes la documentación pertinente.

ARTICULO XXIII

Las Partes Contratantes crearán Comisiones Nacionales Perma-
nentes encargadas de la aplicación en sus respectivos territorios de -
las disposiciones de este Tratado, así como de la ejecución de las de-
cisiones adoptadas por las reuniones de los Ministros de Relaciones Ex-
teriores y por el Consejo de Cooperación Amazónica, sin perjuicio -
de otras actividades que les encomiende cada Estado.

ARTICULO XXIV

Siempre que sea necesario, las Partes Contratantes podrán cons-
tituir Comisiones Especiales destinadas al estudio de problemas o temas
específicos relacionados con los fines de este Tratado.

ARTICULO XXV

Las decisiones adoptadas en reuniones que se efectúen de con-
formidad con los artículos XX y XXI, requerirán siempre del voto uná-
nime de los países miembros del presente Tratado. Las decisiones --
adoptadas en reuniones que se efectúen de conformidad con el artícu-
lo XXIV requerirán siempre del voto unánime de los países participan-
tes.

ARTICULO XXVI

Las Partes Contratantes acuerdan que el presente Tratado no -
será susceptible de reservas o declaraciones interpretativas.

ARTICULO XXVII

El presente Tratado tendrá duración ilimitada, y no estará abierto a adhesiones.

ARTICULO XXVIII

El presente Tratado será ratificado por las Partes Contratantes y los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Gobierno de la República Federativa del Brasil.

Parágrafo primero: El presente Tratado entrará en vigor treinta días después de depositado el último instrumento de ratificación de las Partes Contratantes.

Parágrafo segundo: La intención de denunciar el presente Tratado será comunicada por una Parte Contratante a las demás Partes Contratantes por lo menos noventa días antes de la entrega formal del instrumento de denuncia al Gobierno de la República Federativa del Brasil. Formalizada la denuncia, los efectos del Tratado cesarán para la Parte Contratante denunciante, en el plazo de un año.

Parágrafo tercero: El presente Tratado será redactado en los idiomas español, holandés, inglés y portugués, haciendo todos igualmente fe.

EN FE DE LO CUAL los Cancilleres que suscriben firmaron el presente Tratado.

HECHO en la Ciudad de Brasilia, el 3 de julio de 1978.