

investigación efectuada por las autoridades israelíes, sin que mediara decisión previa de la Comisión, no puede, por lo tanto, considerarse como válida, de conformidad con el Acuerdo de Armisticio General.

Deseo expresar de nuevo mi pesar por el hecho de que su Gobierno estimara necesario dejar de participar en la investigación de los incidentes en la Comisión Mixta de Armisticio de Jordania e Israel, y prescindir de la investigación de los observadores militares de las Naciones Unidas acerca de los incidentes ocurridos en el sector israelí de la línea de demarcación. Confío aún que su Gobierno modifique su actitud.

(Firmado) E. L. M. BURNS

DOCUMENTO S/3671

Francia y Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: proyecto de resolución

(Texto original en inglés y francés)
(13 de octubre de 1956)

El Consejo de Seguridad,

Tomando nota de las declaraciones formuladas en él y de las exposiciones que sobre las conversaciones preliminares acerca de la cuestión de Suez han formulado el Secretario General de las Naciones Unidas y los Ministros de Relaciones Exteriores de Egipto, Francia y el Reino Unido;

1. *Acuerda* que toda solución de la cuestión de Suez deberá reunir las siguientes condiciones:

a) El paso por el Canal permanecerá libre y estará abierto sin discriminación, manifiesta o encubierta, tanto en lo que se refiere al aspecto político como al técnico;

b) La soberanía de Egipto será respetada;

c) El funcionamiento del Canal deberá quedar aislado de la política de todos los países;

d) El modo de fijar los derechos de tránsito y los gastos respectivos se determinará por medio de un acuerdo entre Egipto y los usuarios;

e) Se dedicará al mejoramiento del Canal una proporción equitativa de las sumas percibidas;

f) En caso de controversia, las cuestiones pendientes entre la Compañía Universal del Canal Marítimo de Suez y el Gobierno egipcio serán decididas por un tribunal de arbitraje cuyas atribuciones estarán claramente definidas, y con disposiciones convenientes para el pago de las sumas que puedan resultar pendientes;

2. *Estima* que las propuestas de las 18 Potencias [S/3665] corresponden a las condiciones establecidas en el párrafo anterior y son apropiadas para llegar a una solución de la cuestión del Canal de Suez por medios pacíficos y en armonía con la justicia;

3. *Toma nota* de que el Gobierno egipcio, si bien ha declarado en las conversaciones preliminares que está dispuesto a aceptar el principio de una colaboración organizada entre una autoridad egipcia y los usuarios, no ha formulado todavía propuestas suficientemente precisas para satisfacer las condiciones enumeradas anteriormente;

4. *Invita* a los Gobiernos de Egipto, Francia y el Reino Unido a que continúen el intercambio de puntos de vista y, a este respecto, *invita* al Gobierno egipcio a que dé a conocer prontamente sus propuestas para el establecimiento de un régimen que satisfaga las condiciones expresadas anteriormente y que brinde a los usuarios garantías que no sean menos eficaces que las previstas en las propuestas de las 18 Potencias;

5. *Considera* que, en espera de la conclusión de un acuerdo para la solución definitiva del régimen del Canal de Suez a base de las condiciones planteadas anteriormente, la Asociación de Usuarios del Canal de Suez, a la que se ha dado competencia para percibir los derechos que han de pagar las embarcaciones pertenecientes a sus miembros, y las autoridades competentes egipcias, deberán cooperar para garantizar de manera satisfactoria el funcionamiento del Canal, así como el paso libre y abierto por el Canal, de conformidad con el Convenio firmado en Constantinopla, el 29 de octubre de 1888.

DOCUMENTO S/3672

Yugoeslavia: proyecto de resolución

(Texto original en inglés)
(13 de octubre de 1956)

El Consejo de Seguridad,
Habiendo examinado la cuestión del Canal Marítimo de Suez,

Tomando nota con satisfacción de las conversaciones que se han celebrado entre los Ministros de Relaciones Exteriores de Egipto, Francia y el Reino Unido, con la asistencia del Secretario General, así como del espíritu en que se han llevado a cabo,

1. *Estima* que cualquier solución que pudiera encontrarse deberá reunir las siguientes condiciones:

a) El paso por el Canal permanecerá libre y abierto sin discriminación, manifiesta o encubierta;

b) La soberanía de Egipto será respetada;

c) El funcionamiento del Canal deberá quedar aislado de la política de todos los países;

d) El modo de fijar los derechos de tránsito y los gastos respectivos se determinará por medio de un acuerdo entre Egipto y los usuarios;

e) Se dedicará al mejoramiento del Canal una proporción equitativa de las sumas percibidas;

f) En caso de controversia, las cuestiones pendientes entre la Compañía Universal del Canal Marítimo de Suez y el Gobierno egipcio serán decididas por un tribunal de arbitraje, cuyas atribuciones estarán claramente definidas, y con disposiciones convenientes para el pago de las sumas que puedan resultar pendientes;

2. *Recomienda* que continúen las negociaciones;

3. *Pide* al Secretario General que, en caso necesario, ofrezca su asistencia en las etapas ulteriores de las negociaciones;

4. *Pide* a todas las partes interesadas que se abstengan de adoptar medida alguna que pudiese perjudicar dichas negociaciones.

DOCUMENTO S/3673

Carta, de 13 de octubre de 1956, dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el representante de Israel, transmitiéndole una declaración relativa a la cuestión del Canal de Suez

(Texto original en inglés)
(13 de octubre de 1956)

Tengo el honor de referirme a la decisión adoptada por el Consejo de Seguridad el 13 de octubre de 1956 [742a. sesión], en virtud de la cual se pide a mi Gobierno que presente al Consejo de Seguridad, por es-

crito, sus puntos de vista, hasta que pueda exponerlos verbalmente.

En cumplimiento de esta petición, tengo el honor de acompañar una declaración sobre la actitud de mi Gobierno acerca de la cuestión de libre paso por el Canal de Suez.

(Firmado) Abba EBAN
*Representante Permanente de Israel
ante las Naciones Unidas*

DECLARACIÓN DEL GOBIERNO DE ISRAEL RESPECTO A LA
CUESTIÓN DEL LIBRE PASO POR EL CANAL DE SUEZ

13 de octubre de 1956

1. No es posible efectuar ningún examen exacto o completo del problema del Canal de Suez sin tomar en cuenta la experiencia adquirida por Israel en sus esfuerzos por ejercer su derecho de paso inocuo por tal vía marítima internacional. Ha sido sobre todo en el caso de Israel que Egipto ha violado más persistentemente el Convenio firmado en Constantinopla el 29 de octubre de 1888, para asegurar en todo tiempo el libre uso del Canal Marítimo de Suez, y la resolución aprobada por el Consejo de Seguridad el 1º de septiembre de 1951 [S/2322]. Para otras naciones, la obstrucción ilícita del Canal por la acción arbitraria de la Potencia en cuyo territorio éste se encuentra es una grave amenaza. Para Israel, lo mismo que para los Estados que comercian con él, es una realidad, que ha venido soportando durante ocho años sin que se le haya puesto remedio.

2. El debate que sostiene actualmente el Consejo de Seguridad ha subrayado la importancia de la experiencia de Israel. Aunque las opiniones de los miembros del Consejo de Seguridad han diferido profundamente en muchas cosas, han sido unánimes acerca de un extremo. Los 11 miembros del Consejo de Seguridad han insistido de nuevo en el valor primordial del Convenio de 1888. Han expresado el criterio unánime de que, con arreglo a tal instrumento, todos los Estados gozan en todo tiempo, del derecho incondicional, del libre paso para todos sus barcos y mercancías a través del Canal de Suez. Ninguno de los miembros del Consejo ha admitido reserva alguna a tal derecho. En realidad, la mayoría de ellos, en el debate actual o en relación con los acontecimientos recientes, han impugnado públicamente la pretensión de Egipto de ejercer restricciones contra los barcos de Israel o contra los barcos que se dirigen a su territorio o proceden de él.

3. Hoy que los derechos de la comunidad internacional en el Canal de Suez han atraído la atención de todo el mundo, Israel estima necesario recordar al Consejo de Seguridad los siguientes hechos:

a) Egipto ha violado durante ocho años la disposición más importante del Convenio de 1888;

b) Egipto, en la actualidad, viola el Convenio de 1888;

c) No se han adoptado aún medidas eficaces para lograr que Egipto cumpla el Convenio de 1888 en lo futuro;

d) La renuencia de Egipto a cumplir con sus obligaciones internacionales, en lo que concierne a la libre navegación por el Canal de Suez, ha sido ya constatada y condenada por el Consejo de Seguridad, mediante una decisión que Egipto ha desafiado persistentemente.

I. EL BLOQUEO EGIPCIO EN ACCIÓN

4. Para examinar la actuación actual de Egipto en el Canal de Suez es necesario citar dos textos en que se definen sus obligaciones jurídicas:

5. El Artículo I del Convenio de 1888^s dice así:

“El Canal Marítimo de Suez permanecerá siempre libre y estará abierto, así en tiempo de guerra como en el de paz, a todo barco de comercio o de guerra, sin distinción de pabellón.

“En su consecuencia, las Altas Partes Contratantes convienen en no poner obstáculo alguno al libre uso del Canal, tanto en tiempo de guerra como en el de paz.

“El Canal no quedará jamás sometido al ejercicio del derecho de bloqueo.”

6. El 1º de septiembre de 1951, el Consejo de Seguridad, después de considerar una denuncia de Israel y la réplica de Egipto, instó a éste:

“...a levantar las restricciones impuestas al paso de buques mercantes y mercaderías de todos los países por el Canal de Suez, sea cual fuere el destino de los mismos, y a abstenerse de poner trabas a dicho paso, fuera de las indispensables para la seguridad de la navegación en el Canal propiamente dicho y para la observancia de los convenios internacionales en vigor” [S/2322].

7. En mayo de 1948, durante una intervención militar iniciada y mantenida en violación de las resoluciones aprobadas por el Consejo de Seguridad relativas a una cesación del fuego, Egipto estableció un bloqueo general contra Israel y comenzó a visitar y a registrar los barcos que atravesaban el Canal de Suez, de cualquier nación que fuesen. El Gobierno egipcio formuló una amplia lista en la que figuraban barcos, mercaderías importantes y, especialmente petróleo, los cuales se consideraban como “contrabando” en el caso de que se destinaban a Israel. Los barcos que transportaran tales artículos, o acerca de los cuales se tuvieran sospechas de que los transportasen, eran detenidos y registrados. Los cargamentos constituidos por ciertas mercaderías se extraían del barco y se confiscaban. Estas disposiciones quedaron formalizadas más tarde mediante un decreto oficial promulgado el 6 de febrero de 1950.

8. En septiembre de 1950, tales restricciones se ampliaron por medio de un decreto en virtud del cual se exigía a los capitanes de los barcos, y, en particular, a los capitanes de los barcos petroleros, una garantía en el sentido de que sus barcos no desembarcarían ninguna parte de su cargamento en ningún puerto israelí. Otra disposición, aún en vigor, exige que los buques-cisternas que se dirigen hacia el sur, a través del Canal de Suez, presenten sus cuadernos de bitácora. Si se encuentra que éstos han tocado algún puerto israelí, se incluyen en una lista negra y se les niegan provisiones, combustibles y servicios de reparación en los puertos egipcios, incluso en los situados en los dos extremos del Canal de Suez.

9. La amenaza de una intervención por la fuerza desalienta la mayor parte del tráfico normal que, de no existir aquélla, se efectuaría a través del Canal de Suez con destino a Israel o procedente de éste. Por ejemplo, a los centenares de barcos petroleros que atraviesan anualmente el Canal se les permite el paso sólo a condición de que su cargamento no se destine a ningún

³ Raventos y Oyarzábal, *Colección de Textos Internacionales*, Barcelona, Editorial Bosch, 1936, pág. 496.

lugar de Israel. El bloqueo funciona, pues, en dos formas: en primer lugar, mediante los decretos y disposiciones de Egipto, cuyo efecto es preventivo; y en segundo, por medio de la intervención activa en el tránsito de barcos, en los pocos casos en que los reglamentos no hayan bastado para impedir el viaje proyectado.

A. Decretos de bloqueo

10. La legislación básica en virtud de la cual las autoridades egipcias obstruyen la libre navegación en el Canal de Suez está contenida en el decreto del 6 de febrero de 1950, cuyo texto árabe fué publicado en el *Diario Oficial* de Egipto (No. 36), del 8 de abril de 1950 [véase el documento S/3179].

11. El artículo 1 dice:

“La inspección de buques con el fin de capturar los artículos de contrabando de guerra se efectuará conforme a las disposiciones siguientes.”

El artículo 3 dispone:

“En todo tiempo, se podrá recurrir a la fuerza contra todo buque que trate de evadir la inspección, apelando al fuego si es necesario para detenerlo y someterlo a inspección. Si la inspección revelara más tarde que el barco no transporta ningún contrabando, se le permitirá continuar su viaje.” Estos textos deben compararse con los términos del Convenio de 1888 que exige el libre paso, así en tiempo de guerra como en el de paz, a todo barco, sin distinción de pabellón.

12. El artículo 4 dispone:

“Si la tripulación del barco se resiste a la inspección por la fuerza, el navío perderá su neutralidad por haber realizado un acto de hostilidad. En tal caso, el navío podrá ser capturado, aunque la inspección revele que no transportaba contrabando y el cargamento podrá ser secuestrado por esta razón...”

Es difícil afirmar que el espíritu o la letra de esta disposición sean compatibles con los elevados conceptos de paz y universalidad que proclama el Convenio de 1888.

13. El artículo 7 dispone:

“... cuando haya conocimiento especial u otra información que dé lugar a sospechas, el barco podrá ser inspeccionado minuciosamente sin tener en cuenta su punto de partida ni su destino.”

14. El artículo 10 enumera las mercancías que: “se considerarán artículos de contrabando de guerra y serán secuestrados como presa”. Entre ellos figuran “armas (y) municiones... productos químicos, drogas, ... combustibles de toda clase... aviones, buques y repuestos para los mismos... automóviles y remolcadores... dinero, lingotes de oro y de plata, valores negociables y metales, materias primas, planchas, maquinaria.”

15. El artículo 11 especifica que la carga podrá “considerarse como destinada al enemigo”:

“a) Si es cargada en un barco que toque en puertos de Palestina bajo dominio del enemigo;

“b) Si es embarcada a bordo de un buque destinado a puertos del Mediterráneo en la vecindad de un puerto bajo dominio del enemigo;

“f) Si el propietario del navío o el destinatario de la carga está asociado con los sionistas de Palestina o con el Gobierno, o si su comercio está relacionado

estrechamente con empresas situadas en territorios de Palestina bajo el dominio de los sionistas, o si depende de tales establecimientos;

“g) Si el consignador o el consignatario está inscrito en la lista negra mantenida a tal fin, como contrabandista a favor de los sionistas.”

16. Es interesante comparar el lenguaje de estas sórdidas disposiciones con los elevados términos del Convenio de 1888, en el cual, con un alto concepto de la universalidad y de la igualdad, se define el Canal de Suez como una vía marítima internacional abierta a la navegación de todos los barcos. Pero la historia de las disposiciones legislativas no termina con los decretos de 1950. Después de ellos se adoptaron otras reglamentaciones, todas las cuales tienden a agravar las restricciones primitivas.

17. Por ejemplo, el 28 de noviembre de 1953 se publicó una enmienda al decreto del 6 de febrero de 1950, en virtud de la cual se agregaba el siguiente párrafo a la lista de artículos incautables como contrabando:

“Los alimentos y todos los otros artículos que puedan robustecer de alguna manera el potencial bélico de los sionistas de Palestina (*sic*).”

18. Las Potencias marítimas que utilizan el Canal han expresado su irritación ante estas restricciones arbitrarias. Casi todas esas Potencias han protestado con vehemencia contra dichas restricciones, ya en el Consejo de Seguridad o directamente ante el Gobierno de Egipto. Ninguna reconoce fundamento jurídico alguno a tales decretos. Pero éstos siguen en vigor. Para oponerse a ellos se requeriría mayor resolución de la que hasta ahora han demostrado las naciones marítimas. Este hecho se hace evidente al constatar el rigor con que se han aplicado tales disposiciones.

B. La lista negra

19. El decreto del 6 de febrero de 1950 establece una lista negra de los barcos que por haber violado o ser sospechosos de haber violado el bloqueo egipcio, se les negará el libre uso del Canal de Suez. En la edición más reciente de dicha lista figuran 104 barcos, inscritos entre 1950 y 1955, por el “delito” de haber ejercido el derecho a la libre navegación comercial a través del Canal de Suez, al amparo del Convenio de 1888. Estos barcos son británicos, norteamericanos, suecos, griegos, noruegos, holandeses, daneses, panameños, liberianos, suizos, costarricenses e italianos. En consecuencia, a todas las naciones propietarias de esos barcos se les ha negado una parte esencial del derecho que les reconoce el Convenio de 1888. Según una ley egipcia, de la cual emanan las órdenes permanentes que aplican los funcionarios egipcios del Canal de Suez, todo cargamento transportado en estos barcos “se considerará como destinado al enemigo” y puede ser confiscado y secuestrado, mientras que a los propios barcos se les negarán los servicios esenciales para atravesar el Canal de Suez. Por tanto, la existencia de la lista negra constituye el más riguroso entorpecimiento por medio del cual Egipto ha impedido el comercio con Israel a través de una vía marítima internacional.

20. Como resultado de estas disposiciones ilícitas contra las potencias marítimas, se ha eliminado, de un modo eficaz, algo así como el 90% del comercio que normalmente se hubiera movilizado por el Canal con destino a Israel o procedente de este país.

C. Medidas punitivas contra barcos que atraviesan el Canal

21. Pese a los decretos egipcios, algunos barcos han intentado ejercer los derechos que les confiere el Convenio de 1888.

El caso del Rimfrost

22. El 31 de octubre de 1952, se confiscó un cargamento de carne que transportaba a través del Canal de Suez el barco noruego *Rimfrost* procedente de Massawa con destino a Haifa. Mediante gestiones internacionales, el cargamento fué devuelto en estado inservible, tres meses más tarde.

El caso del vapor Parnon

23. El 2 de septiembre de 1953, el vapor griego *Parnon*, con un cargamento de 500 toneladas de asfalto y algunos automóviles armados en Israel, fué detenido en el Canal bajo amenaza de confiscación de la carga y del barco. A raíz de intensas gestiones de las Potencias interesadas se permitió que el barco continuara su viaje, después de haber perdido 12 días en su itinerario.

El caso del vapor Rimfrost (2)

24. El 4 de noviembre de 1953 el vapor noruego *Rimfrost* fué detenido de nuevo en el Canal y se le decomisaron dos lanchas destinadas a Italia.

El caso del vapor Franca María

25. El 16 de diciembre de 1953, el buque italiano *Franca María*, con un cargamento de carne y pieles, fué detenido en el trayecto de Massawa a Haifa. La carga fué confiscada. Posteriormente, se permitió que el barco continuara su viaje.

El caso del vapor Tritón

26. El 22 de diciembre de 1953, el vapor noruego *Tritón*, que se dirigía de Melbourne a Génova con escala en Israel y que llevaba un cargamento de ropa y motocicletas, fué detenido en el Canal y su carga fué confiscada.

El caso del Bat Galim

27. El 28 de septiembre de 1954, el buque de carga *Bat Galim*, de bandera israelí, que se dirigía de Eritrea a Haifa con 93 toneladas de carga, 42 toneladas de madera terciada y 30 toneladas de pieles, fué detenido en el Canal y se le sometió al siguiente trato: se confiscó su carga y se apresó a su tripulación bajo la acusación de haber abierto fuego contra pescadores egipcios a la entrada del Canal. Se forjaron nombres falsos para los supuestos pescadores. La Comisión Mixta de Armisticio de Egipto e Israel rechazó la versión egipcia considerándola como una fábula. Pero ya para entonces la fábula había sido publicada y distribuida por los altos funcionarios del Gobierno del Coronel Nasser y aun se la había anunciado en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Como consecuencia de los conceptos expresados en los debates del Consejo, el Gobierno egipcio condujo a la tripulación, por la vía terrestre, desde su prisión a la frontera con Israel y la puso allí en libertad para que atravesaran la frontera. A raíz de ello, el representante de Egipto aseguró al Consejo de Seguridad que el barco y su cargamento serían devueltos. Esta promesa no fué cumplida. El Gobierno egipcio se apropió del cargamento y en la actualidad el buque confiscado presta servicios a la armada egipcia.

28. Es difícil imaginar un mayor conjunto de delitos contra el derecho internacional y la tradición marítima que los cometidos por Egipto en el solo episo-

dio del *Bat Galim*. Entre ellos cabe citar el impedimento a la libre navegación, el acto de piratería que representa la captura de un barco en una vía marítima internacional; la violencia material contra personas que navegaban por el Canal pacíficamente; cargos imaginarios contra marineros en tránsito; prisión ilegal; la presentación de testigos falsos en el más alto tribunal de seguridad internacional; el incumplimiento deshonesto de una promesa dada por un Estado Miembro en la mesa del Consejo de Seguridad. Todos estos hechos han sido cometidos por un Gobierno que pretende ser un buen guardián de los derechos marítimos establecidos universalmente.

El caso del vapor Fedala

29. El 8 de julio de 1955, el barco holandés *Fedala* fué detenido cuando se dirigía de Massawa a Haifa. Parte de su cargamento fué confiscado y el barco fué retenido durante tres días contra la voluntad de su capitán.

El caso del vapor Panagia

30. El 25 de mayo de 1956, el buque griego *Panagia*, que se dirigía de Haifa a Eilat, fué detenido en el Canal de Suez con un cargamento de 520 toneladas de cemento. Durante tres meses se impidió que la tripulación saltara a tierra, pese a que algunos de sus miembros habían caído enfermos. Se limitó, en forma cruel, su aprovisionamiento de agua. En una declaración hecha en Haifa el 10 de septiembre de 1956 el capitán griego Sr. Koutales Costa hizo una relación completa del tratamiento inhumano a que habían sido sometidos él y su tripulación [S/3653].

D. Resumen de la conducta de Egipto

31. Se observará que los barcos a los cuales la legislación de Egipto sobre el bloqueo no ha impedido tomar la ruta de Israel, han sido sometidos, al capricho y a los antojos del Estado en cuyo territorio se halla el canal, a diversos actos de fuerza contra su bandera, su cargamento, la autoridad de sus capitanes y las personas que formaban su tripulación.

32. Egipto se ha incautado y se ha apropiado de mercancías por un valor de 5.600.000 dólares extraídos de los barcos que ejercían el derecho de paso inocular por el Canal de Suez.

33. Ninguna de las inmunidades prescritas por el Convenio firmado en Constantinopla en 1888 ha sido reconocida por el Gobierno egipcio durante estos ocho años.

34. Es natural que Israel pida al Consejo de Seguridad que estudie el texto de los decretos de bloqueo promulgados por Egipto; que examine la lista negra de los barcos a los cuales Egipto ahuyenta de una vía marítima internacional; que piense en las tribulaciones sufridas por las embarcaciones y tripulaciones pacíficas enumeradas más arriba; y que, después de ello, se pregunte cómo es posible conciliar estos hechos con la declaración que hizo el Ministerio de Relaciones Exteriores de Egipto el 8 de octubre, en el sentido de que el Canal "quedaría siempre abierto como paso neutral a todo barco que lo cruce de un mar a otro, sin distinción, exclusión o preferencia de personas o nacionalidades".⁴

35. El número de los barcos que han intentado atravesar el Canal para dirigirse a Israel es pequeño, pero

⁴ Véase *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad, Undécimo Año, 736a. sesión, párr. 33.*

este hecho agrava el delito cometido por Egipto, en vez de disminuirlo. El bloqueo funciona principalmente mediante las disposiciones reglamentarias en vigor y sus efectos disuasivos, ya que el asalto y la confiscación sólo ejercen una influencia secundaria. La obstaculización completa del tránsito de petroleros debido a la inclusión de 75 buques cisternas en la lista negra, y la confiscación automática de los barcos de bandera israelí son dos elementos que explican por qué ha desaparecido de esta vía marítima el grueso del tráfico normal. Mientras mayor sea el número de barcos que atraviesen el Canal con destino a otras naciones y menor el de los que se dirijan a Israel, mejor queda demostrado el rigor y la eficacia del bloqueo.

II. LA SITUACIÓN JURÍDICA — CONVENIO DE 1888

A. *Violación del Convenio de 1888*

36. Resta comparar el comportamiento actual de Egipto con sus obligaciones de carácter jurídico, en lo que respecta al Canal de Suez.

37. La principal de todas se deduce del mandato principal del Convenio de 1888 en el sentido de que el Canal Marítimo de Suez “permanecerá siempre libre y estará abierto, así en tiempo de guerra como en el de paz, a todo barco de comercio o de guerra, sin distinción de pabellón”. En los artículos siguientes, el Convenio trata, con mayor detalle, del tema de la universalidad y del uso de la vía marítima, sin distinción alguna.

38. Desconcertado por la forma clara en que el Convenio prohíbe la discriminación, Egipto ha buscado un débil refugio en los artículos IX y X, que facultan al Estado en cuyo territorio se encuentra el Canal a tomar medidas para la seguridad de sus propias fuerzas y para su defensa.

39. El Gobierno egipcio ha pretendido que la seguridad de sus fuerzas armadas se habría visto amenazada por la llegada de la carne congelada del *Rimfrost*, la madera terciada y las pieles del *Bat Galim*, el cemento del *Panagia* y las motocicletas australianas que se enviaban a Génova por vía de Haifa. Pretende que su capacidad de defensa se vería menoscabada al no haber impedido que los buques cisternas que atravesaban el Canal descargaran petróleo crudo que se enviaba a las refinerías de Haifa, y que se destinaba al consumo nacional y a la exportación para Europa. Tal argumento es insubstancial y carece de base jurídica.

40. Aun en el caso de que Egipto considerase seriamente que el arribo de carnes congeladas, aceites combustibles, pieles y motocicletas, constituyera un perjuicio para su “seguridad”, no tendría ningún derecho para negar el libre paso de esas mercancías por el Canal de Suez. El invocar, como lo ha hecho Egipto, los artículos IX y X para justificar sus medidas de bloqueo está definitivamente prohibido por el artículo XI que dice:

“Las medidas que se tomen en los casos previstos en los artículos IX y X del presente Tratado, no deberán ser causa de obstáculos para el libre uso del Canal.”

Los representantes de Egipto en el Consejo de Seguridad, en su empeño por fundamentar las medidas de bloqueo, apoyándose en los artículos IX y X, se han negado siempre a reconocer la existencia del artículo XI. Este artículo destruye completamente los esfuerzos que ha hecho Egipto para conciliar sus restricciones con el Convenio de 1888.

41. En las observaciones hechas fuera del Consejo, los representantes de Egipto han recurrido a un nuevo argumento. Admiten que el Convenio de 1888 dispone el libre paso por el Canal de Suez aun en tiempo de guerra, incluso a los “beligerantes”. Agregan, sin embargo, que tal libertad se aplica únicamente a los “beligerantes” que están en guerra con países distintos de Egipto. Según este argumento, un usuario del Canal, en guerra con cualquier Estado que no sea Egipto, puede disfrutar de todos sus derechos; pero en el caso de que Egipto se declare “beligerante”, su adversario pierde los derechos que le reconoce el Convenio de 1888.

42. Esta teoría carece de fundamento. En realidad, está excluida por el artículo IV del Convenio de 1888, que dice lo siguiente:

“Quedando abierto el Canal Marítimo en tiempo de guerra como pasaje libre aun para los barcos de guerra de los beligerantes, según lo prescrito en el artículo I del presente Tratado, las Altas Partes Contratantes convienen en que ningún derecho de guerra, ningún acto de hostilidad ni otro acto alguno que tenga por objeto dificultar la libre navegación del Canal, podrá ejercerse en éste ni en sus puertos de acceso... aun en el caso de que el Imperio Otomano sea una de las Potencias beligerantes.” Es, desde luego, evidente que, ateniéndose a los términos del Convenio de 1888, “Egipto” es sinónimo de “Imperio Otomano”.

43. La conclusión es clara: aunque Egipto poseyese derechos de “beligerancia”, no estaría jurídicamente facultado para cometer “acto alguno que tenga por objeto dificultar la libre navegación del Canal”.

B. *El Convenio de 1888 y la opinión internacional*

44. El texto del Convenio de 1888 basta, por sí mismo, para desautorizar las restricciones impuestas por Egipto. Si se requiriese otro argumento, podría encontrarse en el criterio que sustentan otros signatarios del Convenio. Egipto no puede ser el único juez de la validez de sus propias obligaciones. No cabe que interprete unilateralmente, en su propio interés, un tratado multilateral.

45. Ningún signatario del Convenio de 1888 ha apoyado nunca el criterio de Egipto en el sentido de que las restricciones contra Israel son compatibles con tal instrumento. Por otra parte, aquellos signatarios del Convenio y otras Potencias que han expresado su opinión sobre este asunto, han sostenido invariablemente que las restricciones impuestas por Egipto contra Israel violan el Convenio.

46. El 16 de agosto de 1951, el representante de los Países Bajos dijo en el Consejo de Seguridad lo siguiente:

“Ahora voy a referirme brevemente al Convenio de Constantinopla de 1888. Mi Gobierno opina que, sin examinar la cuestión de saber si Egipto puede pretender que se le considere beligerante, las medidas de restricción impuestas por Egipto en el Canal de Suez son incompatibles con el preámbulo y los artículos I y XI del Convenio. Los derechos y deberes que se deducen del Convenio son perfectamente claros. El principio general del uso libre del Canal en tiempo de guerra y en tiempo de paz, sea cual fuere la bandera del barco, determina la redacción y el significado del Convenio en todas sus disposiciones. El uso libre del Canal reviste un interés general fundamental.

En los artículos IX X se dictan disposiciones para asegurar que este libre uso no degenera en abuso, pero aun las medidas que Egipto tiene el derecho de tomar en virtud de las citadas disposiciones conforme al artículo XI, "no entorpecerán el uso libre del Canal". No se habla del uso simplemente, sino del uso libre.

"En vista de estas disposiciones, muy claras y precisas en nuestra opinión, mi Gobierno estima que, sin lugar a dudas, las restricciones impuestas por Egipto al libre uso del Canal de Suez son incompatibles con el Convenio de Constantinopla de 1888."⁵

47. El 4 de enero de 1955, el representante de Bélgica hizo declaraciones análogas, en las cuales afirmó que las restricciones impuestas por Egipto eran contrarias al Convenio de 1888. De los puntos de vista de los Gobiernos del Reino Unido y de Francia también ha quedado constancia.

48. Otros Estados no signatarios, que representan muchas otras tradiciones jurídicas, han juzgado asimismo que existe incompatibilidad entre los procedimientos seguidos por Egipto y el Convenio de 1888. Así lo afirmaron en el Consejo de Seguridad el representante del Brasil el 3 de enero de 1955, el de Nueva Zelandia el 13 de enero de 1955, el de Colombia el 28 de marzo de 1954, el del Perú el 13 de enero de 1955; y el de Dinamarca el 28 de marzo de 1954.

49. El 27 de septiembre de 1956, el Presidente de los Estados Unidos de América calificó las restricciones impuestas por Egipto al tránsito de barcos con destino a Israel como "una mancha", algo "de lo más injusto" y "en desacuerdo con el Tratado de 1888".

C. Jurisprudencia del Consejo de Seguridad

50. Todos los argumentos en los cuales Egipto basa sus medidas de discriminación contra la navegación y el comercio de Israel, fueron examinados y rechazados por el Consejo de Seguridad, en sus debates acerca del problema del Canal de Suez, en 1951, 1954 y 1955.

51. Egipto ha basado su pretendido derecho a tales restricciones en la doctrina del "Estado de guerra". Aun en el caso de que Egipto poseyese "derechos de beligerante", no estaría facultado, al tenor del Convenio de 1888, para obstaculizar el libre paso por el Canal a ningún barco de cualquier bandera y en cualquier época, sea en tiempo de paz o en tiempo de guerra. Así lo disponen categóricamente los artículos I, IV y XI. Pero, además, el Consejo de Seguridad ha determinado que Egipto, en realidad, no posee ningún derecho de beligerancia en el Canal de Suez, ni en ninguna otra parte. La teoría de los derechos de beligerancia fué el tema central de los debates del Consejo de Seguridad en 1951. Antes de que tal doctrina fuese examinada por el Consejo, había sido ya rechazada por las autoridades llamadas a interpretar el Acuerdo de Armisticio de Rodas, suscrito en febrero de 1949, en el cual se definen las relaciones entre Egipto e Israel como secuela de una situación de hostilidad. El Acuerdo de Rodas se concertó en cumplimiento de una resolución del Consejo de Seguridad, y se suscribió en presencia de su representante, el Dr. Ralph Bunche. En la exposición que hizo al Consejo de Seguridad el 4 de agosto de 1949, el Dr. Bunche interpretó las normas jurídicas de los acuerdos de armisticio en la forma siguiente:

"Habrà libertad de movimiento para el tránsito

marítimo legítimo, no se permitirá que persista ningún vestigio del bloqueo establecido en tiempos de guerra, pues sería incompatible con la letra y el espíritu de los Acuerdos de Armisticio."⁶

52. Este mismo asunto fué discutido varias veces por la Comisión Mixta de Armisticio de Egipto e Israel, durante el período transcurrido entre 1949 y 1951. El Jefe de Estado Mayor de las Naciones Unidas comunicó sus conclusiones al Consejo de Seguridad el 12 de junio de 1951. Al tratar de las disposiciones del Acuerdo de Armisticio que prohíben los "actos de guerra o de hostilidad" el Jefe de Estado Mayor de las Naciones Unidas dijo lo siguiente:

"Estoy absolutamente convencido de que las autoridades egipcias, al dificultar el paso de mercancías destinadas a Israel a través del Canal de Suez, han cometido un acto de guerra... Análogamente, creo necesario considerar el entorpecimiento al paso de mercancías como un acto de hostilidad... En mi opinión, este entorpecimiento constituye un acto de guerra y un acto de hostilidad..." [S/2194].

53. Esta era la situación cuando el Consejo de Seguridad aprobó la resolución de 1º de septiembre de 1951 [S/2322]. Un estudio de tal resolución revela que el Consejo de Seguridad ha apoyado, con toda su autoridad, la tesis de una completa cesación de las restricciones impuestas por Egipto.

54. En los dos primeros párrafos de su resolución, el Consejo de Seguridad recordó sus resoluciones de 11 de agosto de 1949 [S/1376] y de 17 de noviembre de 1950 [S/1907], en las cuales interpretó que los Acuerdos de Armisticio entrañaban "solemnes compromisos contra cualquier acto ulterior de hostilidad entre las partes."

55. En el párrafo 3, el Consejo de Seguridad tomó nota del informe presentado el 12 de junio de 1951 [S/2194] por el Jefe de Estado Mayor del Organismo para la Vigilancia de la Tregua, en el cual éste expresaba la opinión de que el hecho de que los obstáculos puestos por Egipto a la navegación "comprometían el funcionamiento eficaz del Acuerdo de Armisticio". En el mismo informe, el Jefe de Estado Mayor se refirió a la actitud de Egipto como un "acto de guerra y un acto de hostilidad" y como una política que las partes ciertamente no pretendían seguir cuando firmaron el Acuerdo de Rodas.

56. En el párrafo 4, el Consejo de Seguridad tomó nota de que Egipto no ha atendido a la urgente petición que le hizo el Jefe de Estado Mayor a la delegación de Egipto en el sentido de que "cesara de poner obstáculos al paso por el Canal de Suez de mercaderías destinadas a Israel".

57. En el párrafo 5, que constituye lo que el representante de Francia describió más tarde como "el fundamento jurídico de la actuación del Consejo de Seguridad", el Consejo consideró que "el régimen de armisticio... tiene carácter permanente", de manera que "ninguna de las dos partes puede razonablemente afirmar que es un beligerante activo, ni que necesita ejercer los derechos de visita, reconocimiento e incautación con fines de legítima defensa".

58. En el párrafo 6, el Consejo de Seguridad declaró que el mantenimiento de las restricciones impuestas por Egipto es incompatible con los principales objetivos del Acuerdo de Armisticio.

⁵ *Ibid.*, Sexto Año, 553a. sesión, párrs. 16 y 17.

⁶ *Ibid.*, Cuarto Año, No. 36, 443a. sesión, pág. 6.

59. En el párrafo 7, el Consejo de Seguridad, apoyándose en el derecho marítimo internacional, impugnó el procedimiento seguido por Egipto, calificándolo como "un abuso del ejercicio de los derechos de visita, reconocimiento e incautación".

60. En el párrafo 8, el Consejo de Seguridad rechazó categóricamente el argumento de Egipto en el sentido de que sus procedimientos podían justificarse alegando razones de "legítima defensa".

61. En el párrafo 9, el Consejo de Seguridad condenó la tentativa del Gobierno egipcio de imponer a otros países los decretos y la política de hostilidad que sigue contra Israel, y advirtió que tales medidas constituyen un obstáculo injustificado para el ejercicio del derecho de las naciones a la libre navegación de los mares y a comerciar libremente unas con otras, incluso con los Estados árabes e Israel.

62. Por último, en el párrafo 10, el Consejo de Seguridad invitó a Egipto a levantar las restricciones impuestas al paso de buques mercantes y mercaderías de todos los países por el Canal de Suez, sea cual fuere el destino de los mismos, y a abstenerse de poner trabas a dicho paso, fuera de las indispensables para la seguridad de la navegación en el Canal y para la observancia de los convenios internacionales en vigor.

63. La resolución aprobada por el Consejo de Seguridad el 1º de septiembre contiene, pues, un juicio concreto sobre cada uno de los aspectos del problema examinado. En el debate correspondiente, lo mismo que en los de 1954 y 1955, unos 18 Estados Miembros de las Naciones Unidas, actuando en su capacidad de miembros del Consejo de Seguridad, dejaron constancia, por medio de declaraciones y de sus votos, de que condenaban sin reservas las medidas de bloqueo establecidas por Egipto. Los Estados que dejaron constancia de sus opiniones en las actas del Consejo de Seguridad son los siguientes: los Estados Unidos, el Reino Unido, Francia, los Países Bajos, Bélgica, Dinamarca, Colombia, Perú, Brasil, Cuba, el Ecuador, Turquía, Yugoslavia y Australia.

64. Por otra parte ningún miembro del Consejo de Seguridad, en ninguna ocasión, ha hecho oír su voz para apoyar los pretendidos derechos de Egipto a la perpetración de estos abusos.

D. Otras consecuencias de la resolución de 1º de septiembre de 1951

65. Por su resolución del 1º de septiembre de 1951 el Consejo de Seguridad condenó no sólo las prácticas de bloqueo seguidas por Egipto, sino también la doctrina de la "beligerancia" en que éstas se basaban.

66. En sus debates de 1954, el Consejo de Seguridad desarrolló aún más esta jurisprudencia. Estableció el principio de que Egipto estaba obligado a permitir el libre paso no sólo en el Canal de Suez sino también en el golfo de Aqaba. Este concepto fué enunciado, el 25 de marzo de 1954, por el representante del Reino Unido, hablando en nombre de la mayoría de los miembros, en la siguiente forma:

"La segunda parte de la reclamación de Israel se refiere a los obstáculos puestos a la navegación en el golfo de Aqaba. Ya me he referido al párrafo 5 de la resolución de 1951 que dice que "puesto que el régimen de armisticio... tiene carácter permanente, ninguna de las dos partes puede razonablemente afir-

mar que es un beligerante activo ni que necesita ejercer los derechos de visita, reconocimiento e incautación con fines de legítima defensa". Este es un principio general que no sólo se aplica al Canal de Suez sino también al golfo de Aqaba y, de hecho, a cualquier otro lugar."

El representante de Francia indicó que:

"Los términos empleados (en la resolución de 1951) demuestran que se trata de una fórmula general aplicable no sólo al trayecto entre Suez y Port Saïd, sino también al Mediterráneo, al Mar Rojo y al propio golfo de Aqaba. La lógica de los acontecimientos es tal que no se podría negar a Egipto la calidad de beligerante en el Canal y concederle, al mismo tiempo, esa condición en zonas adyacentes."

El representante de los Estados Unidos y los representantes de otros países hablaron en el mismo sentido.

67. En los debates de 1955 (acerca del caso del vapor *Bat Galim*) se examinó por primera vez la cuestión del derecho de los barcos de bandera israelí. La flota mercante de Israel había comenzado a desarrollarse entonces bastante para que la cuestión adquiriera una importancia práctica. La mayoría de los miembros del Consejo de Seguridad se manifestó claramente de conformidad con el artículo I del Convenio de 1888, que prevé el libre paso por el Canal de Suez para todos los barcos "sin distinción de pabellón". De dicho artículo se deduce claramente que el derecho a la libre navegación corresponde a los barcos de bandera israelí, lo mismo que a los demás, en un plano de completa igualdad. Este criterio fué claramente enunciado por el representante de los Estados Unidos el 4 de enero de 1955 en la forma siguiente:

"Así, pues, no podemos dejar de decir que, a nuestro juicio, las restricciones impuestas por Egipto a los barcos que pasan por el Canal de Suez, ya sea con destino a Israel o procedentes de este país, tanto si enarbolan el pabellón de Israel como cualquier otro, están en contradicción con el espíritu y las intenciones del Acuerdo de Armisticio entre Egipto e Israel, que son contrarias a la resolución aprobada por el Consejo de Seguridad el 1º de septiembre de 1951 [S/2322], y que constituyen un retroceso respecto a los objetivos manifiestos que ambas partes se comprometieron a alcanzar al firmar el Acuerdo de Armisticio. Mi delegación se ve obligada a declarar, por lo tanto, que espera que Egipto dé cumplimiento a esas decisiones y acuerdos."

68. El 13 de enero de 1955, el Presidente del Consejo de Seguridad (Sir Leslie Munro, Nueva Zelanda) resumió el caso del *Bat Galim* como sigue:

"... es evidente que la mayoría de los representantes considera que la resolución del 1º de septiembre de 1951 continúa en vigor y sigue siendo válida; y que el caso del *Bat Galim* lo han estudiado teniendo en cuenta esa resolución y el Convenio de Constantinopla."

69. El Consejo de Seguridad sabía muy bien que si se reconocía a Egipto el derecho a cometer actos de beligerancia contra Israel cada vez que quisiese, también Israel podía cometer actos de beligerancia contra

⁷ Véase *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad, No. eno Año, 663a. sesión, párr. 27.*

⁸ *Ibid., Noveno Año, 663a. sesión, párr. 38.*

⁹ *Ibid., Décimo Año, 687a. sesión, párr. 68.*

¹⁰ *Ibid., Décimo Año, 688a. sesión, párr. 99.*

Egipto en igual forma. Esto se consideró como una razón convincente para poner fin a las violaciones de Egipto.

70. El 16 de agosto de 1951, el representante de los Estados Unidos dijo lo siguiente:

"Los Estados Unidos están firmemente convencidos de que las restricciones que Egipto está imponiendo al paso de naves por el Canal de Suez son incompatibles con el espíritu y la intención del Acuerdo de Armisticio... El resultado de este acto hostil es provocar represalias, lo que compromete la paz y la estabilidad política en la región."¹¹ Este criterio fué sustentado también por el representante del Brasil, que dijo:

"Si aceptáramos la tesis de Egipto, nos veríamos forzados a aceptar toda medida de represalia que adopte el Gobierno de Israel. Es evidente que en medio de los actos de hostilidad recíproca que se producirían resultaría difícil sentar las bases de una solución definitiva de la cuestión de Palestina."¹²

III. LA SITUACIÓN FUTURA

71. El Consejo de Seguridad no tiene ante sí tarea más urgente, en lo que concierne al problema del Canal de Suez, que la de procurar que se dé cumplimiento a la decisión en vigor. Si el Consejo de Seguridad y las principales Potencias marítimas hubieran demostrado durante los últimos ocho años, mayor empeño para oponerse a las violaciones del Convenio de 1888, estarían hoy en una posición más vigorosa para defender la integridad de dicho instrumento.

72. El Gobierno de Israel invita al Consejo de Seguridad a que examine algunas de las más graves consecuencias que se presentarán en el caso de que se permita que prosigan estos abusos.

73. Si se siguen tolerando, estas violaciones van a extenderse cada vez más. Ningún país tiene más ni menos derecho que Israel al libre uso del Canal de Suez. Si Egipto tiene derecho a poner obstáculos a los barcos, cargamentos o tripulaciones que se dirigen a Israel, también lo estará para oponer trabas similares a lo de cualquier otro Estado. Esto es tan evidente que el propio Consejo de Seguridad se ha negado a hacer distinciones entre los derechos de Israel y los de los demás Estados. Los que han comprendido ya el peligro que entraña la política de Israel para la navegación del Canal reconocerán indudablemente que ninguna nación puede hacer valer eficazmente sus propios derechos si tolera la negación de un derecho igual e idéntico a los demás países.

74. Las violaciones cometidas por Egipto ocasionan un gran perjuicio a Israel, situación que éste no puede seguir sufriendo pasivamente por más tiempo. Basta un sólo hecho para demostrar la magnitud de este perjuicio. Aproximadamente el 70% del tránsito a través del Canal está constituido por barcos petroleros. Si Egipto respetase el derecho internacional, éstos estarían en libertad de vender su petróleo en el puerto israelí de Haifa, lo mismo que en cualquier otra parte. Pero debido a las sanciones impuestas por Egipto, al inscribir en la lista negra a 75 buques petroleros, éstos se abstienen en la actualidad de prestar servicio al mercado de Israel. Por ello, Israel se ha visto en la nece-

sidad de comprar su combustible en otras fuentes e importarlo luego sin utilizar el Canal de Suez. Se ha calculado que desde que el Consejo de Seguridad aprobó la resolución de 1951, Israel ha pagado por su combustible 44.000.000 de dólares más de lo que hubiera desembolsado de prevalecer en el Canal de Suez una situación de derecho. Todo esto sin contar otras pérdidas imputables a las trabas a que se ven sometidas las industrias de productos químicos derivadas del petróleo, y las refinerías, los obstáculos que impiden los viajes interoceánicos de sus barcos y el aumento de los gastos de su comercio cada vez mayor con las naciones africanas y asiáticas.

5. Hay muchos países cuya necesidad de importar combustible es mucho mayor que la de Israel, y hay otros que dependen más que Israel del Canal de Suez. Lo sucedido en Israel es un ejemplo de las pérdidas económicas a que pueden estar expuestos dichos países y contra las cuales no tienen ninguna defensa, a no ser la garantía dudosa de la buena voluntad de Egipto.

76. Israel no está obligado a sufrir estos abusos. En los debates del Consejo de Seguridad se ha hablado mucho de la necesidad de que la paz se base en la justicia y en el derecho internacional. La paz que ahora existe en el Canal de Suez se ha basado, en gran medida, en la tolerancia del quebrantamiento de la justicia y del derecho internacional. Soportar pasivamente un perjuicio contribuye, en realidad, a estimular su reiteración y su agravamiento.

77. Basta que las violaciones cometidas por Egipto hayan privado a una sola nación de los derechos que le concede el Convenio de 1888, para que su carácter sea grave. Cuando se viola la universalidad de un solo caso cesa de existir por completo. Sin embargo, la realidad es que muchas naciones han sufrido atentados a su soberanía como consecuencia de las restricciones impuestas por Egipto.

78. Al examinar las medidas adoptadas por Egipto en el Canal de Suez, se han mencionado unas 20 naciones cuyos derechos, de conformidad con el Convenio de 1888, han sido violados. Un país que desee comerciar con Israel a través del Canal de Suez, y Egipto se oponga a ello, sufre perjuicios en sus derechos soberanos. Egipto tiene perfecto derecho a no comerciar con Israel, pero no puede impedir que otras naciones comercien con Israel a través del Canal de Suez o en cualquier otra forma. Las naciones de comercio marítimo no son colonias de Egipto. Su política comercial no está sujeta a la fiscalización de Egipto. Lo que venden a Israel, o lo que éste les vende, sea a través del Canal de Suez o por cualquier otra ruta, es un asunto que compete a la jurisdicción exclusiva y soberana de las dos partes interesadas. Por ello, mientras persistan las restricciones impuestas por Egipto a todas las naciones, éstas se ven privadas práctica o potencialmente, de una parte de sus derechos soberanos.

79. El propio Consejo de Seguridad observó este hecho en su resolución de 1º de septiembre de 1951 en la que declaró que:

"... las restricciones impuestas al paso por el Canal de Suez de mercancías destinadas a puertos de Israel privan a naciones que en ningún momento han estado envueltas en el conflicto de Palestina de importantes suministros necesarios para su reconstrucción económica y que esas restricciones y las sanciones aplicadas por Egipto a ciertos buques que han tocado puertos de Israel, constituyen un obstáculo in-

¹¹ *Ibid.*, Sexto Año, 552a. sesión, párr. 44.

¹² *Ibid.*, párr. 56.

justificado para el ejercicio del derecho de las naciones de libre navegación de los mares y de comerciar libremente unas con otras, incluso con los Estados árabes e Israel" [S/2322].

80. Por desgracia, es cierto que esta violación del derecho internacional se ha mantenido en vigor durante algunos años y no proviene directamente de la actitud asumida por Egipto el 26 de julio de 1956. Pero la persistencia de este abuso hace que la urgencia de eliminarlo se acreciente en vez de disminuir. Sería ilógico que la comunidad internacional procurara asegurarse contra futuras ilegalidades y permitir al propio tiempo que las actuales continúen su peligroso curso.

81. En cualquier nuevo proyecto destinado a lograr y a asegurar la observancia del Convenio de 1888, el Gobierno de Israel exigirá garantías concretas para sus propios derechos. Ha sido alentador observar en las últimas semanas el vigoroso movimiento de la opinión mundial en favor de que se garantice la libre navegación por el Canal de Suez a los barcos de todas las naciones sin distinción de pabellón. Pero si se toma en cuenta lo ocurrido durante los últimos ocho años, de nada sirve enunciar tal principio general, a menos que se especifique que éste debe aplicarse a Israel, en la misma forma que a cualquier otro Estado. Análogamente, los hechos ocurridos en esos ocho años, prueban en forma concluyente la necesidad de adoptar medidas eficaces para prevenir o corregir tales violaciones.

82. Los derechos de Israel han quedado definidos íntegramente en el plano jurídico y no requieren ser proclamados de nuevo. Sobre la base del Convenio de 1888, de la resolución de 1º de septiembre de 1951 y de la abrumadora mayoría de la opinión internacional, el derecho de Israel al libre paso por el Canal existe como axioma y como postulado del derecho internacional. El Gobierno de Israel goza en este momento de plena facultad jurídica para ejercer este derecho. No tiene la obligación de demostrar el fundamento jurídico de sus derechos en general ni en particular. Si Egipto desea encontrar alguna excusa para no dar pleno cumplimiento al Convenio de 1888 está obligado a buscarla y, en todo caso, a no obstaculizar la navegación por el Canal de Suez, sea que se trate de barcos que se dirijan a Israel o a cualquier otra parte. Es importante que en cualquier disposición que se adopte en lo futuro para determinar jurídicamente la existencia de violaciones, se evite todo elemento que pudiera arrojar alguna duda sobre la jurisprudencia actual con respecto al Convenio de 1888 y a la resolución aprobada por el Consejo de Seguridad en 1951. El 8 de octubre el Ministro de Relaciones Exteriores de Egipto confirmó el compromiso contraído por su Gobierno desde hacía mucho tiempo al declarar que el Canal de Suez "quedaría siempre abierto como paso neutral a todo barco mercante que lo cruce de un mar a otro, sin distinción, exclusión o preferencia de personas o nacionalidades, mediante el pago de los derechos y la observancia de las reglamentaciones establecidas".¹³ Si tal declaración es sincera, Egipto no puede seguir manteniendo discriminaciones contra Israel en el Canal de Suez.

83. Las naciones marítimas, ateniéndose al derecho internacional, pueden aplicar un método, evidente, para defender sus propios derechos y los de los demás

países. Consistiría éste en no someterse a condiciones que ellas mismas han condenado repetidas veces. Acatar las restricciones impuestas por Egipto, abstenerse dócilmente de efectuar los actos legítimos que éstas, sin ninguna base jurídica, prohíben excluir a Israel del régimen normal de comercio a través del Canal de Suez, en obediencia a las medidas de bloqueo establecidas por Egipto, es subscribir, por encima de toda justicia o de toda necesidad, las transgresiones al derecho internacional cometidas por Egipto.

84. De conformidad con el Convenio de 1888 y la resolución aprobada por el Consejo de Seguridad en 1951, las naciones marítimas tienen el derecho de comerciar libremente con Israel a través del Canal de Suez. Les incumbe, pues, jurídica y moralmente ejercer efectivamente tal derecho, y hacer responsable a Egipto de las consecuencias a que pudieran dar lugar las violaciones que comete.

85. El 12 de octubre de 1956 el Secretario General de las Naciones Unidas, leyó en una sesión del Consejo de Seguridad una lista de los seis principios adoptados por Egipto, Francia y el Reino Unido. Dos de esos principios son los siguientes:

"1. El paso por el Canal permanecerá libre y estará abierto sin discriminación manifiesta o encubierta, tanto en lo que se refiere al aspecto político como al técnico."

"3. El funcionamiento del Canal deberá quedar aislado de la política de todos los países."

86. Es imposible conciliar estos enunciados con la continuación, ni siquiera por un día, de la abierta discriminación de Egipto contra Israel, apoyándose en una política puramente nacional, condenada por toda la comunidad internacional. Si la declaración citada no significa la inmediata cesación de toda discriminación contra Israel en el Canal de Suez, no significa nada.

DOCUMENTO S/3674

Carta, de fecha 13 de octubre de 1956, dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el representante de Siria, transmitiéndole una declaración relativa a la cuestión del Canal de Suez

*(Texto original en inglés)
(13 de octubre de 1956)*

Conforme a la decisión de procedimiento adoptada por el Consejo de Seguridad en la 742a. sesión, celebrada el 13 de octubre de 1956, tengo el honor de enviarle el texto de la declaración que mi delegación tenía la intención de hacer ante el Consejo de Seguridad, y pedirle que la haga distribuir entre los miembros del Consejo.

*(Firmado) Rafik ASHA
Representante Permanente de Siria
ante las Naciones Unidas*

1. Deseamos, en primer lugar, expresar a usted y a los demás miembros del Consejo de Seguridad el testimonio de nuestra gratitud por la oportunidad brindada a nuestra delegación para hacer conocer sus puntos de vista sobre el tema en consideración, a saber, el problema del Canal de Suez.

2. En su carta de fecha 4 de octubre de 1956 [S/3664], los representantes de Arabia Saudita, Irak, Jordania, el Líbano, Libia, Siria y el Yemen, solicita-

¹³ Véase *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad, Undécimo Año, 736a. sesión, párr. 33.*