

# LA CONTRIBUCIÓN DE LOS CANALES INTEROCEÁNICOS AL DERECHO INTERNACIONAL ECONÓMICO: UNA APROXIMACIÓN A PARTIR DEL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE LOS PAÍSES ANDINOS POR EL CANAL DE PANAMÁ

César Candela Sánchez \*

## 1. INTRODUCCIÓN

Empezamos este trabajo haciendo una breve reseña del caso Wimbledon.

Durante la guerra entre Polonia y Rusia en 1920, una empresa francesa fletó el navío inglés SS Wimbledon, siguiendo instrucciones del Gobierno Polaco, para transportar material de guerra a la base naval polaca de Dantzig —hoy en día Gdansk— próxima al Mar Báltico.

La ruta más directa desde Francia a Dantzig suponía navegar por el canal de la Mancha hacia el Mar del Norte y de allí, a través del canal de Kiel, llegar a la base naval de destino. El canal de Kiel se ubica en el norte de Alemania (Schleswig-Holstein) y conecta el Mar del Norte y el Mar Báltico.

Así, en la mañana del 21 de marzo de 1921, el SS Wimbledon arribó a la entrada del canal de Kiel con el propósito de surcarlo para alcanzar el Mar Báltico. Sin embargo, la autoridad del canal rechazó su ingreso a través del canal, ya que Alemania se había declarado neutral en el conflicto entre Polonia y Rusia, y por lo tanto prohibía el transporte de material de guerra, destinado a alguno de los beligerantes, por el territorio de Alemania.

Los intentos del embajador francés por instar al Gobierno Alemán al amparo del artículo 380 del Tratado de Versalles, del 28 de junio de 1919, a que permitiera el paso del SS Wimbledon no tuvieron éxito.

Por el contrario, Alemania señalaba que la norma precitada por Francia no le obstaba para hacer efectivas las órdenes de neutralidad con arreglo a las cuales prohibía el paso del navío inglés.

---

\* Profesor del Seminario de Integración en Derecho Internacional de la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Al no arribar a ninguna solución ambos gobiernos, Francia tomó la decisión de cambiar la ruta (re-route) del Wimbledon. Finalmente, la nave alcanzó su destino ¡trece días! después de lo programado, lo que generó pérdidas económicas sustanciales a los contratantes.

El célebre *affaire* del SS Wimbledon fue resuelto, con opiniones divididas, por la entonces Corte Permanente de Justicia Internacional, la cual analizó la aplicación del Tratado de Versalles y la interpretación de sus artículos referidos al libre tránsito por el canal de Kiel, frente al derecho consuetudinario a la neutralidad.<sup>1</sup>

No es nuestro propósito ahondar en el análisis de los detalles de fondo sobre este caso. Simplemente diremos que nos sirve para pergeñar algunas interrogantes, a fin de iniciar la travesía hacia el tema de este artículo.

En primer lugar, se tratará la cuestión geográfica, operativa, histórica y jurídico-internacional sobre los cuatro principales canales interoceánicos en el mundo.

A modo de guía, ubicamos en los anexos la Convención de Constantinopla de 1888, del 29 de octubre de 1888, que regula el libre tránsito por el canal de Suez (Anexo 1) y la Declaración Unilateral de Egipto, de 1957 (Anexo 2).

De manera similar, citamos los artículos 380 al 386 de la sección VI del Tratado de Versalles del 28 de junio de 1919, modificado el 12 de septiembre de 2000, y cuyas cláusulas se refieren al canal de Kiel (Anexo 3).

En lo relativo al canal de Panamá hemos consignado en los anexos el Tratado Conciente a la Neutralidad Permanente del canal y al Funcionamiento del canal de Panamá, del 7 de septiembre de 1977, que es el único de los Tratados Torrijos-Carter que se encuentra vigente (Anexo 4).

Asimismo, hemos creído conveniente incluir el tratado denominado Ozores-Uribe Vargas, entre la República de Panamá y Colombia, en el que se regulan los beneficios que se otorgan a este último país para el tránsito de sus productos y nacionales por el canal de Panamá (Anexo 5).

La escasa disponibilidad de material a nuestro alcance sobre el canal de Corinto determinó la imposibilidad de consignar en los anexos el instrumento jurídico que regula el tránsito por dicha vía interacuática; de ahí que la extensión de las referencias que hacemos sobre este canal sean menores, muy a nuestro pesar.

En segundo lugar, arribamos al tema central de nuestro artículo dando prioridad al análisis de la información estadística y doctrinaria que atañe a la importancia del canal de Panamá para las relaciones económicas internacionales, y en particular, subrayamos la posibilidad de coadyuvar como herramienta-soporte a la integración andina.

---

<sup>1</sup> De la página web de la Corte Internacional de Justicia: <http://www.icj-cij.org>  
"The Wimbledon Paradox and the World Court: Confronting Inevitable Conflicts Between Conventional AND Customary International Law" (artículo en Internet).

## 2. LA IMPORTANCIA DE LOS CANALES INTEROCEÁNICOS PARA EL DERECHO INTERNACIONAL.

La historia de la humanidad muestra cómo el mar ha servido para amalgamar civilizaciones a través del intercambio cultural, religioso, étnico, político y económico.

La necesidad de intercambio económico crea el dominio del espacio productor-consumidor, la vía comercial o rutas a las que se supeditan todas las modalidades de transporte y de manera preferente los marítimos.<sup>2</sup>

El comercio cruza así mares y océanos por rutas geográficas invisibles, pero reales, en las cuales la distribución de los hielos, estrechos, puertos y canales interoceánicos resulta siempre relevante.

### 2.1. ¿Qué son los canales interoceánicos y cuál es su status jurídico básico?

Un canal interoceánico es una vía acuática artificial, por lo general producto de grandes fondeaderos en el interior de los continentes con fines de navegación.<sup>3</sup> A través de estas vías, en las que se encierran espacios de mar o de agua dulce de las desembocaduras de los ríos o lagos, mediante construcciones de contención o esclusas, pueden conectarse varias partes de los mares navegables, no obstante las diferencias de niveles.

Los canales interoceánicos permiten, a través del cobro de un peaje (en función del volumen del buque, tipo de carga, etc.), el itinerario más conveniente para disminuir las distancias en miles de millas al cruzar mares y océanos de un punto a otro del planeta. (Recordemos el caso del SS Wimbledon e imaginemos cómo variaron la distancia y el tiempo programados para arribar a su destino, al prohibirse su paso por el canal de Kiel).

El ámbito de influencia de un canal interoceánico en el comercio mundial se mide por las estadísticas de tránsito, el principal indicador de su aceptación por los usuarios (por lo general, grandes empresas y corporaciones navieras).

Otro indicador es el establecimiento de una infraestructura complementaria, adyacente a la zona de los canales interoceánicos, para servirse de operaciones portuarias, aduaneras, centros de logística mundial de servicios: industriales, financieros, seguros, almacenaje; zonas libres, etc.

Los regímenes jurídicos internacionales sobre canales interoceánicos garantizan a todos los Estados la libre navegación, tanto en tiempos de paz como de guerra.

En este último sentido, es necesario señalar que los canales interoceánicos gozan de un status jurídico de zonas neutralizadas permanentes, es decir, de áreas "que no pueden

---

2 PINOCHET, Augusto. *Geopolítica*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello, 1974, pp. 90 y ss.

3 SORENSEN, Max. *Manual de Derecho Internacional Público*. México: Fondo de Cultura Económica, 1994, pp. 330-332.

ser materia de conquista en ningún conflicto bélico, ni territorio de hostilidades, por lo cual permanecen al margen de cualquier uso de la fuerza”.<sup>4</sup>

Esta neutralización es una situación permanente e indeterminada y su respeto son un pilar esencial recogido en los principales instrumentos jurídicos internacionales sobre canales interoceánicos, con el fin de mantener el tránsito libre, seguro e ininterrumpido a naves de cualquier tipo y en condiciones de entera igualdad.

Finalmente, observamos que los regímenes jurídicos internacionales sobre canales interoceánicos muestran las evoluciones en las relaciones internacionales y geopolíticas; las reivindicaciones de los ciudadanos y la historia; las nuevas tendencias de la competitiva industria marítima que va consolidando hoy enormes líneas de buques que se disputan la carga mundial aplicando economías de gran escala.

## **2.2. ¿Cuáles son los principales canales interoceánicos en el mundo?**

Si bien en muchas partes del mundo existen distintos tipos de canales y para diversos usos, tratándose de los principales canales interoceánicos en el mundo debemos mencionar los siguientes:

- (1) El canal de Corinto
- (2) El canal de Kiel
- (3) El canal de Suez
- (4) El canal de Panamá

### **2.2.1.El canal de Corinto**

Este canal es una vía navegable de Grecia, construida entre 1883 y 1893 en el istmo de Corinto. El Golfo de Corinto es un brazo del Mar Jónico entre la región del Peloponeso, la Grecia Central y la región de Eubea. Se extiende hacia el Este, desde el Golfo de Patras, otro brazo del Mar Jónico hasta el istmo de Corinto. El golfo tiene una ancho medio de 24 kilómetros y aproximadamente ciento treinta kilómetros de largo, y su principal puerto es el de la ciudad de Corinto, en el extremo occidental del canal.

El canal de Corinto, que se empezó a construir en el siglo I por orden del emperador Nerón, es un corte a través de un terreno de roca caliza, bastante estrecho. En efecto, el canal tiene una longitud de seis mil trescientos metros (6,3 km) y una profundidad de ocho metros, de ahí que permite el paso de naves de pequeño tonelaje que navegan del Mar Adriático y Jónico al Egeo, evitándoles así recorrer las costas recortadas del Peloponeso.

Durante la Segunda Guerra Mundial, el canal de Corinto fue inutilizado por los Alemanes, pero sería reabierto en 1949.

---

4 HERRERA, Paul. “Necesidad de la existencia de los Estados Neutrales para el sostenimiento del orden jurídico internacional contemporáneo”. Tesis para optar el título profesional de abogado por la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1996, pp. 112-113.

### 2.2.2. El canal de Kiel

El canal de Kiel es una estratégica vía acuática y comercial, localizada en el norte de Alemania (Schleswig-Holstein), que limita con el sur de Dinamarca y conecta el Mar Báltico y el Mar del Norte.

En ese sentido, fluye de Holtenau en el Báltico hacia Brunsbüttelkoog en el estuario del río Elba.<sup>5</sup>

El Mar Báltico es un brazo del Mar del Norte y constituye la principal salida de Rusia hacia el Océano Atlántico y la salida para Finlandia, Estonia, Latvia, Lituania y Polonia. Asimismo, Suecia, Dinamarca y obviamente Alemania usan este curso como ruta de transporte.

El Mar Báltico es difícil de navegar por la poca profundidad de las costas alemanas y lo rocoso de la costa sueca, sin dejar de mencionar las frecuentes y violentas tormentas así como los repentinos cambios de viento. No obstante ello, este mar interior continúa siendo una importante ruta para el comercio, ya que permite además ahorrar una larga travesía alrededor de Dinamarca.

El Tratado de Versalles del 28 de junio de 1919 —modificado el 12.9.2000<sup>6</sup>— dispuso, del artículo 380 al 386 de la sección VI, cláusulas relativas al canal de Kiel (véase Anexo 3), el cual debía mantenerse abierto y ser usado libremente por naves mercantes y de guerra **de todos los países que estuvieran en paz con Alemania** —(el énfasis es nuestro)—, la cual tenía el derecho de cobrar un peaje para cubrir los costos de mantenimiento y mejoramiento del canal y sus zonas adyacentes.

Esta condición para el libre tránsito por el canal de Kiel fue confirmada por la Corte Permanente de Justicia Internacional, al resolver el *Asunto del SS Wimbledon*, que dispuso:

“El canal de Kiel debe permanecer abierto, en base de igualdad, para todos los barcos mercantes, pero bajo una condición expresa, a saber, que dichas embarcaciones tienen que pertenecer a países que estén en paz con Alemania”.

En 1936 Alemania repudió unilateralmente esta obligación y permitió solo el paso de naves mercantes, mientras que el de los navíos de guerra quedaba condicionado a permisos individuales conferidos por las autoridades germanas.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, el canal de Kiel fue abierto nuevamente a la libre navegación sin discriminación.

---

5 De la página web de Compton's Enciclopedia Online: #<http://www.kielcanal.056401#92-Q.html>

6 De la página web de la Universidad de Yale (The Avalon Project): <http://www.yale.edu/law.web/>

### 2.2.3. El canal de Suez

Es una vía acuática artificial de ciento sesenta y tres kilómetros (163 km), el doble de largo del canal de Panamá, y que corre de Norte a Sur, a través del istmo de Suez, en el noreste de Egipto, conectando el Mar Mediterráneo con el Golfo de Suez (un brazo del Mar Rojo).

El canal no posee esclusas, ya que el Mar Mediterráneo y el Golfo de Suez se encuentran casi al mismo nivel.

La travesía por el canal, el cual puede dar cabida a naves de quinientos metros de longitud, setenta metros de ancho y un calado de setenta pies, toma entre 12 a 18 horas, en su mayor parte en una sola vía. Por lo general, las naves se desplazan a través del canal por sus propios medios, viajando en convoys a velocidades e intervalos fijos para prevenir accidentes.

Los usuarios del canal de Suez son mayormente naves tanqueras, cargueras y de pasajeros, así como navíos de guerra. Así por ejemplo, con rumbo Norte, hacia Europa, se transporta petróleo del Golfo Pérsico; con rumbo Sur, hacia el Lejano Oriente y el sur de Asia, se transportan granos y bienes manufacturados en Europa y Estados Unidos de Norteamérica.

Entre el 1 de julio de 1995 y el 30 de septiembre de 1996 transitaron 18.443 naves por el canal de Suez, que transportaron 444 millones de toneladas de carga neta.

En 1854 el virrey de Egipto, Mohammed Said Pasha, aprobó un proyecto para la construcción de un canal que conectase el Mar Mediterráneo y el Mar Rojo.

Es en ese contexto que el ingeniero francés Ferdinand de Lesseps, diplomático de profesión, conseguiría que se le otorgase la concesión —tres en total— para construir un canal por el Istmo de Suez. Para tal fin, se constituyó la *Compagnie Universalle du canal Maritime de Suez*, propiedad de intereses franceses y egipcios, los cuales debían asumir la construcción y administración del canal por 99 años. Al final de ese período, la propiedad debía pasar al Gobierno Egipcio.

Inútil resultó el intento de Ferdinand de Lesseps para comprometer a los ingleses en la obra, ya que de las 85.000 acciones, valorizadas en 500 francos cada una, reservadas para los ingleses, ninguna fue adquirida.

Por ello, Vega Reyes<sup>7</sup> sostiene que “la intuición sobre la pertinencia de la obra, que le sobraba a De Lesseps, les faltó a los ingleses”. Estos últimos sostenían que la empresa del canal no era factible desde el punto de vista técnico, debido a la disparidad de niveles entre el Mar Mediterráneo y el Mar Rojo.

---

7 VEGA REYES, Víctor. *Génesis de la libertad de navegación por los canales de Suez y Panamá*. Panamá: Imprenta de la Universidad, 1998, pp. XVII-XXII.

Al formarse el capital de trabajo se inició la construcción del canal, obra que resultó relativamente sencilla, ya que se encontró terreno plano, casi al nivel del mar, por lo cual no se requería esclusas.

El 17 de noviembre de 1869, el canal quedó abierto a la navegación al haberse unido las aguas del Mar Rojo y del Mediterráneo.

En 1875, coincidiendo con una crisis financiera en Egipto, el premier Disraeli impulsaría las gestiones que permitieron a los ingleses adquirir el 44% de total de acciones de la Compañía Universal del Canal Marítimo de Suez.

Posteriormente, se darían reivindicaciones nacionalistas del pueblo Egipcio que fueron sofocadas con intervenciones militares y con la ocupación de Egipto y del canal de Suez por Inglaterra.

Con el tiempo, surgiría la necesidad de regular el libre paso de todas las naves por el canal, la permanencia en tiempos de guerra de las naves de guerra de una potencia beligerante, la reparación por cualquier daño causado al canal, la prohibición de actos de hostilidad en el canal y en zonas adyacentes.

De ahí que las principales potencias europeas, Egipto (solo con voz consultiva) y Turquía llegaran a un acuerdo plasmado en la Convención de Constantinopla, firmada el 29 de octubre de 1888, en cuya virtud el canal sería una vía acuática internacional abierta a todas las naciones, en tiempos de guerra y de paz. (Véase Anexo 1.)

Sin embargo, esta convención no ha sido siempre observada, así por ejemplo, durante las dos guerras mundiales Alemania y los Aliados atacaron el canal, pero fracasaron en su intento de capturarlo. Igualmente, en 1949 Egipto negó el uso del canal a toda nave que comerciara con Israel o sirviera a puertos israelíes.

Por otro lado, la nacionalización de la Compañía del Canal Marítimo de Suez, al amparo de la ley 385 del Gobierno Egipcio, del 26 de julio de 1956, generó una grave crisis internacional, ya que las principales potencias europeas desaprobaban la medida exigiendo que el canal sea administrado por un ente de carácter internacional.<sup>8</sup>

Más aun, los ejércitos de Francia e Inglaterra, con el fin de reabrir el canal, atacaron Egipto el 31 de octubre de 1956, medida de fuerza que sería respondida por Egipto hundiendo 40 naves que se encontraban en el canal.

La escalada de esta crisis llegó a su tope cuando la entonces URSS amenazó con utilizar su armamento nuclear si Francia e Inglaterra no se retiraban del canal de Suez.

Como corolario, los intereses de EE.UU. y la URSS convergerían para solucionar la crisis.

---

8 VEGA REYES, Víctor. *Estudios jurídicos sobre el canal de Panamá*. Panamá: Imprenta de la Universidad de Panamá, 2000, pp. 56-57.

En marzo de 1957 se reabrió el canal siguiendo un plan de Naciones Unidas para extraer las naves hundidas.

Poco después, Egipto hizo una Declaración Unilateral —con el status de instrumento jurídico internacional, registrado en la Secretaría de la ONU— sobre los arreglos concernientes a la gestión del canal de Suez (24 de abril de 1957), y en la cual confirmaría el respeto a la Convención de Constantinopla de 1888 y a la Carta de Naciones Unidas, bajo el entendido que el canal de Suez sea una vía navegable y útil que sirva para unir a las naciones del mundo y a la causa de la paz y la prosperidad. (Véase Anexo 2.)

Egipto pagaría, en 1963, la última compensación a los accionistas de la Compañía del Canal de Suez, con lo que adquirió su propiedad y control absoluto.

La guerra árabe-israelí hizo que se volviera a cerrar al tránsito el canal de Suez el 5 de junio de 1967, que se mantuvo bloqueado por naves hundidas y la presencia de minas, hasta el 5 de junio de 1975.

Con el acuerdo de paz entre Egipto e Israel, en 1979, se garantizaría a Israel el derecho al libre e irrestricto tránsito por el canal de Suez. Egipto abrió nuevamente el canal y comenzó la reconstrucción y modernización de la que es hoy una de las principales vías acuáticas del mundo.<sup>9</sup>

#### **2.2.4. El canal de Panamá**

El canal es una vía acuática de ochenta kilómetros de longitud que corre de Noroeste a Sudeste, uniendo el océano Atlántico y el Pacífico.

La travesía por el canal, que toma entre ocho y diez horas, es programada minuciosamente por las capitanías de puerto en Cristóbal (en el lado del Atlántico) o en Balboa (en el lado del Pacífico)

Así pues, se traza un plan de tránsito que no siempre sigue el principio del orden de llegada, *first come, first served*, ya que algunas naves, sea por su longitud o por transportar carga peligrosa, deberán esperar para navegar con claridad o incluso en una sola vía del canal.

Además, para el tránsito de un buque por cauces y esclusas del canal es necesario que suba a bordo un práctico para guiar las naves pequeñas y cuatro prácticos en el caso de las naves mayores.

El sistema de esclusas contribuye a manejar el ascenso y descenso de las naves, debido a la diferencia de niveles en que se encuentran el Pacífico y el Atlántico.

En su tránsito por el canal de Panamá, las naves deben hacer su *esclusaje* (ingreso) y recorrido por tres sistemas de esclusas, llamadas Miraflores, Pedro Miguel y Gatún. Las

---

9 De Internet: <http://www.suez.html>

esclusas tienen juegos de cámaras paralelas que permiten movilizar el tránsito en ambas direcciones. Cada cámara tiene compuertas de entre 47 y 82 pies de alto (equivalentes a la altura de un edificio de seis pisos) y mide 65 pies de ancho y 7 pies de espesor, llegando a pesar entre 400 y 700 toneladas.

Estas compuertas funcionan con motores hidráulicos o eléctricos de 40 caballos de fuerza que permiten el *esclusaje* de las naves, utilizando 52 millones de galones de agua dulce que se vacían al océano; de ahí que la cuenca hidrográfica del canal de Panamá juegue un papel decisivo para tales propósitos.

Respecto a las dimensiones de cada cámara, estas miden mil pies de largo y 110 pies de ancho; de ahí que las esclusas permitan el tránsito de naves que no excedan los 965 pies de escala (largo), 106 pies de manga (ancho), 39,5 pies bajo la línea de flotación y 65.000 DWT (toneladas de peso muerto).

Estas dimensiones se adecuan a las naves conocidas como *panamax*, capaces de llevar 4.000 TEU (*twenty equivalent units* o contenedores de 20 pies), los más grandes que pueden transitar actualmente por el canal.

La capacidad del canal de Panamá favorece entre 13.000 y 14.000 tránsitos anuales, o un promedio de 38 tránsitos diarios, de los cuales el 31% corresponde a estas grandes naves tipo *panamax*,<sup>10</sup> fabricadas por la exigente industria del transporte marítimo.

Sin embargo, Martínez Lasso observa que:

De acuerdo a los registros de Lloyds of London (Register of Shipping), el 7% aproximadamente de la flota marítima comercial mundial ya no puede cruzar el canal de Panamá, debido principalmente al tamaño de las esclusas existentes.<sup>11</sup>

Respecto a las nuevas tendencias de la industria del transporte marítimo, se manejan alternativas en Panamá y se realizan inversiones para modernizar y mejorar el canal de Panamá, con el propósito de aumentar en un 20% la capacidad operativa de la vía acuática, antes del año 2005.<sup>12</sup>

La modernización busca dar solución a las demandas de tránsito para el paso de buques más grandes, como los posteriores a los *panamax*, que representarán 30% de la flota mundial, en los próximos 30 años.<sup>13</sup>

---

10 "El tercer juego de esclusas: Posibilidad y límites de un megaproyecto". *La Ruta*, informativo del Instituto del Canal de la Universidad de Panamá, 14, marzo-abril de 1999, p. 3.

11 MARTÍNEZ LASSO, Esteban. "Ampliación y mejoras planteadas para el próximo milenio". *La Universidad*, Suplemento El canal y el Desarrollo Nacional, Panamá, junio de 1996, p.6.

12 *Ib.*, p.3.

13 PALMAROLA, Verónica y Yamileth ROBLES. *El proceso de reversión del canal de Panamá y las áreas civiles y militares en el marco del Tratado del Canal de Panamá de 1977*. Panamá: Imprenta de la Universidad, 1999, p. 125.

Lo importante es no perder competitividad en la ruta; de ahí que, una comisión tripartita integrada por Japón, Estados Unidos y Panamá ha estudiado la magnitud de las inversiones requeridas para aumentar la capacidad de acomodar a los buques más grandes que navegarán en el futuro.

Una revisión de los antecedentes a la construcción del canal podría llevarnos hacia 1534, cuando el rey Carlos I de España ordenó los primeros estudios topográficos para dicha obra.<sup>14</sup>

Sin embargo, será recién con los franceses, bajo la conducción de Ferdinand de Lesseps, con quienes comenzará en 1880 la construcción del canal, que al cabo de 20 años no había concluido.

Las enfermedades tropicales, abultadas deudas y serios escándalos financieros impedirían a De Lesseps redituar los méritos de la construcción del canal de Suez; Panamá era muy distinta. Esa expresión —que no existen dos lugares parecidos en la Tierra— sirve para mostrar que Panamá ofrecía al esfuerzo galo condiciones climáticas, geológicas y sanitarias infranqueables; pero ello no supondría un triunfo de la naturaleza sobre el hombre.

La empresa del canal sería retomada por los Estados Unidos, quienes adquirieron en 1904 y a un monto de US \$ 40 millones, los derechos y propiedades de los franceses. Esta obra demandó, adicionalmente, US \$ 387 millones y 10 años de esfuerzo y sacrificio de todos los hombres que en ella intervinieron, en diferentes papeles.

Así, por ejemplo, debe destacarse el ímpetu y visión por el porvenir de esta obra en Theodore Roosevelt, presidente de los Estados Unidos, al igual que el mérito de los valiosos trabajos, por un lado, del coronel George Washington Goethals, en la fase de ingeniería de mayor responsabilidad, y por el otro lado del coronel William Crawford Gorgas, al frente del Cuerpo Médico y de la misión de librar de la muerte a los millares de trabajadores canaleros, por las enfermedades producidas por el mosquito, la fiebre amarilla y la malaria.

El canal de Panamá sería inaugurado el 15 de agosto de 1914 con el primer tránsito oficial, de un lado al otro del océano, realizado por el vapor Ancón, una modesta embarcación empleada para transportar cemento durante la etapa de construcción del canal.

Hasta ahora cerca de 850.000 naves mercantes han navegado por el canal, desde su inauguración.<sup>15</sup>

Desde otra perspectiva, un análisis de las cuestiones jurídico-internacionales en torno del canal y sus zonas adyacentes permiten advertir que junto a las consideraciones de libre navegación y comercio se han combinado temas de defensa y seguridad nacional. Esa fue la interpretación geopolítica que impondrían los Estados Unidos durante el tiempo que ejercieron la directa administración del canal.

---

14 MARTÍNEZ LASSO, Esteban Martínez. *Ob. cit.*, p.6.

15 MARTÍNEZ LASSO, Esteban. "El canal de Panamá: Realidades y perspectivas". *Documentos de la Conferencia*. Panamá, 23 de junio de 2000.

En efecto, tal como lo señala Moreno:<sup>16</sup>

Con la firma del Tratado Hay-Bunau Varilla de 1903, Panamá le concedió a perpetuidad a los Estados Unidos el uso, ocupación y control de una zona de aproximadamente 10 millas de ancho, en la cual dicho país poseería plenos derechos soberanos con la completa exclusión del ejercicio por parte de la República de Panamá de tales derechos, poderes o autoridad soberana. A cambio, Estados Unidos garantizaba la independencia de Panamá y accedió a pagarle diez millones de dólares y una anualidad de US \$ 250.000 dólares.

Este tratado de 1903 (Convención del Canal Istmico del 18.11.1903) facultó las condiciones para que los Estados Unidos, con el fin de brindar “seguridad y protección” al canal, establecieran fortificaciones que luego darían lugar a bases militares.<sup>17</sup>

Posteriormente Panamá manifestó su interés de negociar un nuevo instrumento que modificase el tratado de 1903.

El Tratado General de Amistad y Cooperación, del 02.03.1936, el Tratado de Mutuo Entendimiento y Cooperación y el Memorándum de Entendimiento, de 25.01.1955, darían una mayor participación económica a Panamá por las actividades del tránsito por el canal, sin satisfacer otras legítimas aspiraciones del pueblo panameño.

Respecto a la libre navegación por el canal, Vega Reyes sostiene que, mediante el encadenamiento de acuerdos diplomáticos, la Convención de Constantinopla de 1888 llegó a tutelar jurídicamente tanto el canal de Suez como el de Panamá, hasta la fecha en que entró a regir para Panamá el Tratado Concerniente a la Neutralidad y al Funcionamiento del canal de Panamá, uno de los tratados Torrijos-Carter.<sup>18</sup>

Con la firma de los tratados Torrijos-Carter, del 7.9.77, se puso fin a la perpetuidad consagrada en el tratado de 1903, formalizándose una nueva relación con los Estados Unidos, en cuya virtud dejaba de existir la zona del canal como una jurisdicción separada.

Asimismo, se establecía que el control absoluto del canal, instalaciones operativas, territorios e instalaciones adyacentes al Canal, bases militares, áreas de coordinación y de vivienda sería transferido a Panamá el 31 de diciembre de 1999, fecha en la que expiró el Tratado del Canal de Panamá, uno de los dos tratados Torrijos-Carter, y quedó vigente el Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente del Canal y al Funcionamiento del Canal de Panamá. (Véase Anexo 4.)

A partir de la ejecución de los Tratados Torrijos-Carter, la economía Panameña iría percibiendo paulatinamente los efectos derivados de la participación directa de la Repú-

---

16 MORENO, Humberto. “Aspectos financieros y económicos del traspaso del canal a la República de Panamá”. *La Ruta*, órgano informativo del Instituto del Canal de la Universidad de Panamá, 13, enero-febrero de 1999, pp. 1-5.

17 GURDIAN, Reymundo. “Evolución de la presencia militar norteamericana en Panamá”. *Las bases militares y el desarrollo nacional*. Imprenta de la Universidad de Panamá, 2, 1996, pp.19 y ss.

18 VEGA REYES, Víctor. *Ob. cit.*, p. XXVI.

ca de Panamá en los ingresos del canal. Así por ejemplo, solo en el año 1980 Panamá recibió pagos directos por un total cercano al monto recibido en los 66 años anteriores.

Respecto al proceso de reversión de áreas, a los que se derivó a partir de los tratados Torrijos-Carter, el Estado Panameño ha buscado integrar estos bienes revertidos, atrayendo la inversión internacional en la región interoceánica mediante la participación de los privados en la modernización y gestión de los servicios públicos, por medio de contratos de concesión en negocios petroleros, ferrocarriles, puertos, etc.

Hoy por hoy se libra luchas invisibles, comerciales, en el istmo, que tienen como protagonistas a Japón y Estados Unidos, China Popular y Taiwán, y a la Unión Europea por un lado y Estados Unidos y Asia por el otro.

Este contexto hace que el desarrollo económico de la República de Panamá se sujete y dependa de las economías mundiales y que tenga uno de sus núcleos vitales (*heartland*) en el canal, el cual le generó en el año fiscal 1999 ingresos por peaje del orden de US \$ 568,9 millones.

### 3. ¿CUÁL ES EL PESO ESPECÍFICO DEL CANAL DE PANAMÁ EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS INTERNACIONALES DERIVADAS DEL COMERCIO MARÍTIMO?

El comercio mundial crece en billones de dólares y en términos constantes. Por ejemplo, respecto a los valores alcanzados en 1997, se registraron montos de 5.546 billones de dólares, cifra que representó un 66% de incremento en relación con los valores registrados en 1990.<sup>19</sup>

Este valor de exportación en 1997 significó volúmenes de desplazamiento por transporte marítimo del orden de los 5.071 millones de toneladas métricas, un 28% más del volumen registrado en 1990.

Respecto a los volúmenes de exportación, las cargas transportadas por el canal de Panamá registraron volúmenes de 193 millones de toneladas métricas en 1997, y 195,8 millones de toneladas métricas en 1999, que corresponden a granos, carga en contenedores, productos de petróleo, manufacturas de hierro, petróleo crudo, etc.

Hay que tener en cuenta que cuatro de las cargas marítimas principales, indispensables para las actividades económicas y la supervivencia humana, son el petróleo, carbón y coque, mineral de hierro y granos, precisamente el tipo de carga que pasa por el canal de Panamá, circuito obligado de las más importantes rutas comerciales. En efecto, la ruta Costa Este de los Estados Unidos-Lejano Oriente moviliza el 39,6 % del tránsito por el canal de Panamá.

---

19 Estadísticas de Fearnly Research, PCC "Annual Report", citadas por HITOTSUYANAGI, Jiro. "El canal de Panamá frente al comercio marítimo internacional". *Documento de Conferencia*. Instituto del Canal de la Universidad de Panamá, 28 de junio de 2000, pp. 2-9.

Respecto a las rutas Costa Este de los Estados Unidos-Costa Oeste de Sudamérica y respecto a la ruta Europa-Costa Oeste de los Estados Unidos y del Canadá se registran índices del 9,9% y 8,1%, respectivamente, del tránsito por el canal.<sup>20</sup>

Adicionalmente, debemos tener en cuenta que en 1997 algunos países de Latinoamérica, entre ellos tres socios andinos, registraron los siguientes indicadores de dependencia de su comercio exterior respecto al tránsito por el canal, a saber:

- Ecuador (56,18%)
- Venezuela (43,95%)
- Nicaragua (43,46%)
- Perú (38,55%)
- El Salvador (37,11%)
- Guatemala (31,03%)
- Chile (24,51%)

#### **4. EL CANAL DE PANAMÁ COMO HERRAMIENTA-SOPORTE PARA COADYUVAR A LA INTEGRACIÓN ANDINA**

Los principales destinos de las exportaciones peruanas,<sup>21</sup> que registraron US \$ 5.972,7 millones de valor FOB en 1999,<sup>22</sup> se concentraron en una lista de 50 países, los primeros de los cuales son Estados Unidos (28,93%), Reino Unido (9,37%), Suiza (9,37%), Japón (4,32 %) y Alemania (4,12%).

Esta lista permite señalar que, de haberse utilizado únicamente el transporte marítimo para movilizar las exportaciones desde el Perú, el canal de Panamá habría sido en 1999 el tránsito obligado para nuestras exportaciones a 29 países de la lista de principales destinos.

Corroborando lo anterior, el Perú exportó y movilizó por el canal 4.614.167 toneladas largas a los siguientes destinos: Costa Este de los Estados Unidos, Costa Este de Canadá, Costa Este de América Central, Costa Este de Sudamérica, Antillas, Europa, Medio Oriente y África, según datos de la Autoridad del Canal<sup>23</sup> sobre el origen y destino de mercaderías en tránsito por el canal, desde el Pacífico al Atlántico, mostrado por países en sus rutas comerciales, correspondiente al año fiscal 1999.

Por otro lado, los datos por Abanderamiento de Naves en el mismo período registra el tránsito solo de una nave de bandera o pabellón peruano, la cual movilizó 80 toneladas largas.

Esto indicaría que el grueso de las exportaciones marítimas del Perú (4.614.087 toneladas largas) en tránsito por el canal de Panamá en 1999 fue desplazado en naves de pabellón extranjero.

---

20 MARTÍNEZ LASSO, Esteban. Ob. cit. p.11.

21 Fuente: Intendencia Nacional de Sistemas-ADUANAS (Boletín).

22 Fuente: Boletín Estadístico de la Superintendencia Nacional de Aduanas(SUNAD), enero-diciembre 1999.

23 <http://www.panacanal.com/esp/index.html>.

Por el contrario, en ese mismo período, Venezuela, Colombia y Ecuador registrarían bajo naves de su pabellón, respectivamente, 165, 116 y 34 tránsitos por el canal de Panamá.

En ese sentido, el canal de Panamá constituye un núcleo fundamental para coadyuvar al comercio marítimo internacional de los países andinos entre sí, con Panamá y con el resto del mundo.

Respecto a las corrientes de comercio entre los socios andinos, el transporte marítimo muestra índices preferentes, en relación con otras alternativas derivadas del transporte multimodal. Así por ejemplo, en 1999 se registraron valores cercanos a los US \$ 4 mil millones y volúmenes de 7,5 millones de toneladas que se sirvieron en un 55% del transporte marítimo.<sup>24</sup>

A mayor abundamiento, el mapa de la subregión andina hace que las corrientes de comercio intracomunitario por vía marítima, desde Perú, Bolivia y Ecuador hacia Venezuela y la Costa Atlántica de Colombia y viceversa, deban transitar obligadamente por el canal de Panamá.

Asimismo, el canal de Panamá sirve, potencialmente, la ruta desde Venezuela hacia la Costa Pacífica de Colombia.

Respecto al socio andino Colombia rige el Tratado entre la República de Panamá y Colombia, denominado Ozores-Uribe Vargas (véase Anexo 5), ratificado por ambos países el 12 de mayo de 1981, el cual, teniendo como antecedente el párrafo 2 del Artículo VI del Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente del canal de Panamá y al funcionamiento del canal de Panamá, otorga a Colombia desde el 31.12.1999, entre otras cosas, los beneficios de nación más favorecida y trato nacional, liberando de derechos o gravámenes los productos de Colombia y a los nacionales colombianos, en tránsito por el canal.

Este instrumento recogería una inspiración basada en los lazos históricos y geográficos que unen a Panamá y Colombia, pero que bien podrían irradiar sus beneficios en la Subregión Andina, sirviendo como base de diálogo, negociación y entendimiento con la República de Panamá, de adherirse en el futuro como miembro pleno de la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

En efecto, en la Cumbre de Sucre, la IX Declaración del Consejo Presidencial Andino sobre el canal de Panamá permitiría observar que existe la voluntad común de ampliar el espacio económico, la oferta exportable en el área de bienes y servicios y el bienestar conjunto mediante la adhesión de Panamá a la CAN tan pronto sean firmados los Acuerdos sobre Cooperación Aduanera y Libre Comercio.

Para Panamá, la CAN constituye el tercer socio comercial en importancia después de los Estados Unidos y Centroamérica. Para los socios andinos, existe la imperiosa necesidad de hacer más competitivo su comercio internacional, entre sí, con Panamá y con el resto del mundo.

---

24 <http://www.comunidadandina.org>. (Estadísticas andinas).

El tránsito del modo expedito para las corrientes de comercio de los países andinos, por el canal de Panamá, es una posibilidad; otra podría ser lograr para estas corrientes de comercio intracomunitario mejores condiciones en el tema de peajes, sin afectar los ingresos que le genera a la economía panameña, o compensando cualquier menoscabo, mediante la reciprocidad con los mecanismos propios de la integración.

En resumen, el canal de Panamá puede servir de herramienta-soporte para coadyuvar a fortalecer las relaciones comerciales y de interdependencia y reciprocidad entre los socios andinos, logrando así mejores condiciones competitivas frente a las economías mundiales, donde todo debe hacerse justo a tiempo (tal como debió arribar el SS Wimbledon, salvando las distancias).

## 5. CONCLUSIONES

5. 1. Los canales interoceánicos son vías acuáticas artificiales, magnas obras del ingenio del hombre, que permiten acortar distancias al unir los mares y océanos, garantizando a todos los Estados la navegación libre, segura, ininterrumpida, en todo tiempo y en condiciones de entera igualdad; de ahí que gocen por lo general de un status jurídico de zonas neutralizadas permanentes.
5. 2. Los canales interoceánicos contribuyen al desarrollo de las relaciones económicas internacionales y al progreso de la humanidad al permitir el desplazamiento de las cargas marítimas principales, indispensables para sus necesidades y supervivencia.
5. 3. El canal de Panamá es uno de los canales interoceánicos más importantes y representa un núcleo fundamental para las corrientes del comercio marítimo internacional de los Países Andinos entre sí, con Panamá y con el resto del mundo.
5. 4. La adhesión de la República de Panamá como miembro pleno de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) puede coadyuvar a que el tránsito por el canal de las corrientes de comercio intracomunitario sea expedito o tenga mejores condiciones de peaje; a cambio de encontrar en este espacio económico ampliado, acuerdos de compensación y beneficios conjuntos, propios del mecanismo de la integración.

## A N E X O 1

### CONVENCIÓN DE CONSTANTINOPLA\*

Firmada el 29 de octubre de 1888

#### Relativa a la libre navegación del canal marítimo de Suez

En el nombre de Dios Todopoderoso, S.M. la reina del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda, emperatriz de la india; S.M. el emperador de Alemania, rey de Prusia; S.M. el emperador de Austria, rey de Bohemia, etc., y rey apostólico de Hungría; S.M. el rey de España, en su nombre la reina regente del Reino; el presidente de la República Francesa; S.M. el rey de Italia; S.M. el rey de los Países Bajos, gran duque de Luxemburgo, etc.; S.M. el emperador de todas las Rusias; S.M. el emperador de los Otomanos; deseando establecer, por medio de una convención, un sistema definido destinado a garantizar en todo tiempo para todas las potencias el uso libre del canal marítimo de Suez y completar de ese modo el sistema bajo el cual la navegación de ese canal ha sido colocada por Firmán de S. Majestad Imperial el Sultán, fechado el 22 de febrero de 1886 (2 Zilkadé, 1282), y sancionando las concesiones de Su Alteza el Khedive, han nombrado como sus plenipotenciarios, a saber: (aquí siguen sus nombres).

Quienes, habiéndose comunicado unos a otros sus respectivos plenos poderes, que hallaron en debida y buena forma, hanse puesto de acuerdo sobre los siguientes artículos:

#### ARTÍCULO I

El canal Marítimo de Suez estará siempre abierto y será libre, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, para todos los navíos de comercio y de guerra, sin distinción de banderas.

En consecuencia, las Altas Partes Contratantes convienen en no estorbar en forma alguna el libre uso del canal, tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz.

El canal no será jamás sometido al ejercicio del derecho de bloqueo.

#### ARTÍCULO II

Las Altas Partes Contratantes, reconociendo que el canal de agua dulce es indispensable para el canal marítimo, toman nota de los compromisos de Su Alteza el Khedive con la Compañía Universal del Canal de Suez en lo que concierne al canal de agua dulce, compromisos que están estipulados en la convención que lleva fecha del 18 de marzo de 1863, que contiene una exposición y cuatro artículos. Se comprometen a no obstaculizar, en forma alguna, la seguridad de ese canal y sus ramales, la operación de los cuales no quedará expuesta a ninguna tentativa de obstrucción.

---

\* Fuente: VEGA, Víctor. *Estudios jurídicos sobre el canal de Panamá*. Imprenta Universidad de Panamá, 2000.

### ARTÍCULO III

Las Altas Partes se comprometen, del mismo modo, a respetar la planta, establecimientos, edificios y talleres del canal marítimo y del canal de agua dulce.

### ARTÍCULO IV

Permaneciendo abierto el canal marítimo como pasaje libre en tiempo de guerra, aun para los barcos de guerra de beligerantes, conforme a los términos del Artículo I del presente Tratado, las Altas Partes Contratantes convienen en que ningún derecho de guerra, acto de hostilidad o que tenga por objeto obstruir la libre navegación del canal, será cometido en el canal ni en sus partes de acceso, así como dentro de un radio de tres millas marítimas alrededor de esos puertos, aun cuando el Imperio Otomano sea uno de los poderes beligerantes.

Los navíos de guerra beligerantes no podrán reavituallarse ni hacer almacenajes a bordo, en el canal y sus puertos de acceso, excepto hasta donde pueda serles estrictamente necesario. El tránsito de los antedichos navíos por el canal se efectuará con el menor retardo posible, de acuerdo con las reglas vigentes y sin más intermisión que la resultante de las necesidades del servicio.

Su permanencia en Puerto Said y en el fondeadero de Suez no excederá de veinticuatro horas, excepto en caso de accidente. En tal caso estarán obligados a zarpar tan pronto como les sea posible. Un intervalo de veinticuatro horas habrá de transcurrir siempre entre el zarpe o salida de un barco beligerante desde uno de los puertos de acceso y la partida de un barco perteneciente a la potencia hostil.

### ARTÍCULO V

En tiempo de guerra las Potencias beligerantes no desembarcarán ni embarcarán dentro del canal y sus puertos de acceso ni tropas, ni municiones, ni materiales de guerra. Pero en caso de algún obstáculo accidental en el canal, los hombres pueden ser embarcados o desembarcados en los puertos de acceso por destacamentos que no excederán de 100 hombres con la cantidad correspondiente de material de guerra.

### ARTÍCULO VI

Las presas o botines estarán sometidos, en todo respecto, a las mismas reglas que los navíos de guerra beligerantes.

### ARTÍCULO VII

Las potencias no mantendrán ningún navío de guerra en las aguas del canal (inclusi-ve el Lago Timsah y los Lagos Amargos). Sin embargo, podrán estacionar navíos de guerra en los puertos de acceso de Puerto Said y Suez, pero el número de ellos no excederá de dos por cada potencia.

Este derecho no podrán ejercerlo los beligerantes.

## ARTÍCULO VIII

Los agentes de las potencias signatarias del presente tratado, residentes en Egipto, estarán encargados de vigilar por su ejecución.

En caso de cualquier evento que amenace la seguridad del libre paso por el canal, se reunirán a convocatoria de tres de entre ellos y bajo la presidencia de su Decano, con el fin de proceder a las necesarias comprobaciones. Informarán al gobierno del Khedive sobre el peligro que ellos crean haber percibido, a fin de que ese gobierno pueda dar los pasos oportunos para asegurar la protección y libre uso del canal. Cualesquiera que sean las circunstancias, se reunirán una vez al año para tomar nota de la ejecución del tratado.

Las reuniones últimamente mencionadas tendrán lugar bajo la presidencia de un comisionado especial nombrado con tal objeto por el gobierno imperial otomano. Un comisionado del Khedive podrá también tomar parte en la reunión y podrá presidirla en caso de ausencia del comisionado otomano.

Exigirán especialmente la supresión de cualquier obra, o la dispersión de cualquier reunión, que se haya formado en cualquiera de las orillas del canal y cuyo efecto u objeto pueda obstaculizar la libertad y la completa seguridad en la navegación.

## ARTÍCULO IX

El Gobierno Egipcio, dentro de los límites de las autorizaciones o poderes resultantes del Firmán y bajo las condiciones que se estipulan en el presente tratado, tomará las medidas necesarias para asegurar la ejecución de dicho tratado.

En caso de que el Gobierno Egipcio no tenga medios suficientes a su disposición, llamará al Gobierno Otomano, el cual tomará las medidas necesarias para responder a dicho llamamiento, dará noticias de ello a las potencias signatarias de la Declaración de Londres del 17 de marzo de 1885, y si fuera necesario, concertará con ellas sobre el asunto.

Las disposiciones de los artículos IV, V, VII y VIII no serán obstáculo para las medidas que hayan de tomarse en virtud del presente artículo.

## ARTÍCULO X

De manera similar las disposiciones de los artículos IV, V, VII y VIII no serán obstáculo para las medidas que S.M. el Sultán y S. A. el Khedive en nombre de S. M. Imperial y dentro de los límites concedidos por el Firmán, puedan creer necesario tomar para asegurar con sus propias fuerzas la defensa de Egipto y el mantenimiento del orden público.

En caso de que S.M.I. el Sultán, o S.A. el Khedive, hallaren necesario aprovecharse de las excepciones que este artículo prevé, las potencias signatarias de la Declaración de Londres serán notificadas de ello por el Gobierno Imperial Otomano.

Es entendido, del mismo modo, que las disposiciones de los cuatro artículos antes mencionados no ocasionarán, en ningún caso, obstáculo alguno para las medidas que el Gobierno Imperial Otomano pueda creer necesario tomar con el fin de asegurarse, con sus

propias fuerzas, la defensa de sus otras posesiones situadas en la costa oriental del Mar Rojo.

### ARTÍCULO XI

Las medidas que hayan de ser tomadas en los casos que prevén los artículos IX y X del presente tratado, no serán obstáculo para el libre uso del canal. En los mismos casos queda prohibida la construcción de fortificaciones permanentes que contraríen las disposiciones del artículo VIII.

### ARTÍCULO XII

Las Altas Partes Contratantes, por medio de la aplicación del principio de igualdad en lo que respecta al libre uso del canal, principio que forma una de las bases del presente tratado, convienen en que ninguna de ellas tratará de obtener, con respecto al canal, ventajas o privilegios territoriales o comerciales que puedan pactarse. Además, los derechos de Turquía como poder territorial quedan reservados.

### ARTÍCULO XIII

Con la excepción de las obligaciones expresamente previstas en las cláusulas del presente tratado, los derechos soberanos de S.M.I. el Sultán, y los derechos e inmunidades de S.A. el Khedive, resultantes del Firmán, no quedan afectados en forma alguna.

### ARTÍCULO XIV

Las altas partes contratantes convienen en que los compromisos resultantes del presente tratado no serán limitados por la duración de los actos de concesión de la Compañía Universal del Canal de Suez.

### ARTÍCULO XV

Las estipulaciones del presente tratado no serán obstáculo para las medidas sanitarias en Egipto.

### ARTÍCULO XVI

Las altas partes contratantes convienen en llevar el presente tratado a conocimiento de los estados que no lo han firmado, para invitarlos a que accedan a él.

### ARTÍCULO XVII

El presente tratado no será ratificado, y las ratificaciones serán canjeadas en Constantinopla, dentro del término de un mes, o antes si fuere posible.

En fe de lo cual, los respectivos plenipotenciarios han firmado el presente tratado y le han puesto sus respectivos sellos de armas.

Dado en Constantinopla el día 29 del mes de octubre del año de 1888.

Por Gran Bretaña,	(L.S.) W. A. White
Por Alemania,	(L.S.) Radowitz
Por Austria-Hungría,	(L.S.) Calice
Por España,	(L.S.) Manuel Fernández G.
Por Francia,	(L.S.) A. Blanc
Por Italia,	(L.S.) G. De Montebello
Por los Países Bajos,	(L.S.) Gus. Keun
Por Rusia,	(L.S.) Nélidow
Por Turquía,	(L.S.) M. Sai.

## A N E X O 2

### **DECLARACIÓN DEL GOBIERNO EGIPCIO SOBRE EL CANAL SUEZ Y SOBRE LOS ARREGLOS CONCERNIENTES A SU GESTIÓN CON FECHA DEL 24 DE ABRIL DE 1957\***

El Gobierno de la República de Egipto, en conformidad con la Convención de Constantinopla de 1888 y la Carta de Naciones Unidas, estima conveniente de hacer, en relación con el canal de Suez y los arreglos relacionados con su administración, la declaración siguiente, que viene a precisar los principios expuestos en la memoria egipcia del 18 de marzo de 1957.

#### **1.- Confirmación de la Convención**

El Gobierno Egipcio permanece firmemente resuelto a respetar los términos y el espíritu de la Convención de Constantinopla de 1888, de igual manera que los derechos y obligaciones que se desprenden de la misma. El Gobierno Egipcio seguirá respetando, observando y aplicando las cláusulas de esta convención.

#### **2.- Respeto de la convención y de la Carta de Naciones Unidas**

El Gobierno Egipcio, al reafirmar su voluntad de respetar los términos y el espíritu de la Convención de Constantinopla de 1888 y de conformarse a las disposiciones de la Carta, de igual manera que a los fines y a los principios de las Naciones Unidas, espera que los demás signatarios de la susodicha convención y todas las otras partes interesadas estarán animadas de la misma resolución.

#### **3.- Libertad de paso, derechos de navegación y modernización del canal**

El Gobierno Egipcio está ante todo decidido:

**a.** A asegurar de manera ininterrumpida el libre paso a las naves de todas las naciones, dentro de los límites previstos por la Convención de Constantinopla de 1888 y en conformidad con las disposiciones de este instrumento.

**b.** A velar para que los derechos de navegación sigan siendo percibidos de conformidad al último acuerdo, concluido el 28 de abril de 1936, entre el Gobierno Egipcio y la Compañía Universal del Canal Marítimo de Suez. Todo eventual aumento de la tasa actual por los derechos de navegación en el curso de un período cualquiera de doce meses no sobrepasará un uno por ciento, todo aumento superior a un uno por ciento tendrá que ser objeto de negociaciones, en caso del fracaso de esas negociaciones, el asunto deberá ser arreglado por vía de arbitraje de conformidad con el procedimiento previsto en el párrafo 7b.

---

\* Fuente: VEGA, Víctor. *Estudios jurídicos sobre el canal de Panamá*. Imprenta de la Universidad de Panamá, 2000.

c. A velar porque el canal sea mantenido y modernizado de conformidad con las exigencias de la navegación moderna y para que los trabajos de mantenimiento y modernización comprendan los programas 8 y 9 de la Compañía Universal del Canal Marítimo de Suez, los que serían mejorados si fuera necesario.

#### **4.- Administración y explotación**

El canal será administrado y explotado por la Autoridad del Canal de Suez, organismo autónomo creado por el Gobierno Egipcio el 26 de julio de 1956. El Gobierno Egipcio espera que las Naciones del mundo seguirán presentando su colaboración para acrecentar la utilidad del canal. Con este fin, el Gobierno Egipcio acogerá favorablemente y alentará la cooperación entre la Autoridad del Canal de Suez y los representantes de las empresas de navegación y de comercio.

#### **5.- Disposiciones financieras**

a. El monto de los derechos deberá ser entregado por adelantado a la cuenta de la Autoridad del Canal de Suez, en cualquier banco autorizado por ella. La Autoridad del Canal de Suez ha autorizado para estos efectos al Banco Nacional de Egipto y prosigue actualmente negociaciones en ese sentido con el Banco de Arreglos Internacionales.

b. La Autoridad del Canal de Suez pagará al Gobierno Egipcio, a título de carga fiscal, el cinco por ciento del monto total de los beneficios brutos.

c. La Autoridad del Canal de Suez creará un fondo de equipamiento y de modernización del canal de Suez, que recibirá los créditos del 25 por ciento del monto total de los beneficios brutos. Este fondo dará a la Autoridad de Canal de Suez los recursos requeridos para enfrentar los gastos de modernización y de equipamiento que tendrá que efectuar para cumplir la tarea que ella ha asumido y que ella está firmemente resuelta a cumplir.

#### **6.- Código del canal**

Los reglamentos relativos al canal, particularmente aquellos que definen los detalles de su administración, figuran dentro del Código del Canal. Los interesados serán debidamente advertidos de toda modificación hecha a este código, y si una tal modificación toca los principios y los compromisos enunciados en la presente declaración y es, consiguientemente, objeto de protestas o de quejas, el asunto será arreglado de conformidad con el procedimiento definido en el párrafo 7b.

#### **7.- Discriminación; quejas relativas al Código del Canal**

a. De conformidad con los principios enunciados en la Convención de Constantino-  
pla de 1888, la Autoridad del Canal de Suez no puede en ningún caso, de acuerdo con los términos de su carta, acordar a una nave, una compañía o cualquier otra parte interesada una ventaja particular o un favor que no sería acordado, en las mismas condiciones, a las naves, compañías o partes interesadas.

b. Toda queja por medidas discriminatorias o por infracción al Código del Canal deberá ser presentada por quien presenta la queja ante la Autoridad del Canal de Suez. Si

este procedimiento no conduce a un arreglo, la queja podrá ser enviada, por voluntad de quien presenta la queja o de la Autoridad a un tribunal de arbitraje compuesto de un miembro nombrado por quien presente la queja, de un miembro nombrado por la Autoridad y de un tercer miembro escogido de común acuerdo. En caso de desacuerdo, ese tercer miembro será escogido por el Presidente de la Corte Internacional de Justicia a petición de una u otra parte.

c. Las decisiones del tribunal de arbitraje serán tomadas por la mayoría de sus miembros. Las decisiones serán obligatorias para las partes y deberán ser ejecutadas de buena fe.

d. El Gobierno Egipcio estudiará qué otras disposiciones podrían ser tomadas en relación con las investigaciones, las consultas y el arbitraje, a las cuales se podría recurrir en caso de quejas concernientes al Código del Canal.

## **8.- Indemnizaciones y reclamaciones**

A menos que ellas no sean resuelta por acuerdo entre las partes, el asunto de las indemnizaciones y de las reclamaciones relativas a la nacionalización de la Compañía Marítima del Canal de Suez será sometido a arbitraje, de conformidad con los usos internacionales establecidos.

## **9.- Litigios, desacuerdos o diferendos concernientes a la convención y a la presente declaración**

a. Los litigios o desacuerdos concernientes a la Convención de Constantinopla de 1888 o a la presente declaración serán arreglados de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas.

b. Ante la falta de otra solución, los diferendos entre las partes de dicha convención sobre la interpretación o la aplicación de sus posiciones serán llevadas ante la Corte Internacional de Justicia. El Gobierno Egipcio está dispuesto a tomar las medidas necesaria para aceptar la jurisdicción obligatoria de la Corte Internacional de Justicia de conformidad con el artículo 36 de su Estatuto.

## **10.- Status jurídico de la presente declaración**

Al hacer la presente declaración, que confirma la Convención de Constantinopla de 1888 y que es totalmente conforme a los términos y al espíritu de ese instrumento, el Gobierno Egipcio tiene a bien enfatizar su deseo y su voluntad de hacer lo necesario par que el canal de Suez sea una vía navegable útil que una a las naciones del mundo y que sirva a la causa de la paz y de la prosperidad.

La presente declaración, con las obligaciones que allí están expuestas, constituye un instrumento internacional que será depositado y registrado en la Secretaría de la Organización de las Naciones Unidas.<sup>25</sup>

---

25 Traducción hecha por Víctor Vega del texto en francés aparecido en VAN DER MENSBRUGGHE, Yves. *Les garanties de la liberté de navigation dans le canal de Suez*. Paris: Librarie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1964, pp. 397-399.

**A N E X O 3****THE VERSAILLES TREATY JUNE 28, 1919 \*****SECTION VI****CLAUSES RELATING TO THE KIEL CANAL****ARTICLE 380**

The Kiel canal and its approaches shall be maintained free and open to the vessels of commerce and of war of all nations at peace with Germany on terms of entire equality.

**ARTICLE 381**

The nationals, property and vessels of all Powers shall, in respect of charges, facilities, and in all other respects, be treated on a footing of perfect equality in the use of the Canal, no distinction being made to the detriment of nationals, property and vessels of any Power between them and the nationals, property and vessels of Germany or of the most favoured nation.

No impediment shall be placed on the movement of persons or vessels other than those arising out of police, customs, sanitary, emigration or immigration regulations and those relating to the import or export of prohibited goods. Such regulations must be reasonable and uniform and must not unnecessarily impede traffic.

**ARTICLE 382**

Only such charges may be levied on vessels using the canal or its approaches as are intended to cover in an equitable manner the cost of maintaining in a navigable condition, or of improving, the canal or its approaches, or to meet expenses incurred in the interests of navigation. The schedule of such charges shall be calculated on the basis of such expenses, and shall be posted up in the ports.

These charges shall be levied in such a manner as to render any detailed examination of cargoes unnecessary, except in the case of suspected fraud or contravention.

**ARTICLE 383**

Goods in transit may be placed under seal or in the custody of customs agents; the loading and unloading of goods, and the embarkation and disembarkation of passengers, shall only take place in the ports specified by Germany.

---

\* Source: The Avalon Project. William C. Fray and Lisa A. Spar, Co-Directors.  
The Avalon Project: The Versailles Treaty June 28, 1919 at the Yale Law School.

**ARTICLE 384**

No charges of any kind other than those provided for in the present Treaty shall be levied along the course or at the approaches of the Kiel Canal.

**ARTICLE 385**

Germany shall be bound to take suitable measures to remove any obstacle or danger to navigation, and to ensure the maintenance of good conditions of navigation. She shall not undertake any works of a nature to impede navigation on the canal or its approaches.

**ARTICLE 386**

In the event of violation of any of the conditions of Articles 380 to 386, or of disputes as to the interpretations of these Articles, any interested Power can appeal to the jurisdiction instituted for the purpose by the League of Nations.

In order to avoid a reference of small questions to the League of Nations, Germany will establish a local authority at Kiel qualified to deal with disputes in the first instance and to give satisfaction so far as possible to complaints which may be presented through the consular representatives of the interested Powers.

**A N E X O 4****TRATADO CONCERNIENTE A LA NEUTRALIDAD PERMANENTE DEL  
CANAL Y AL FUNCIONAMIENTO DEL CANAL DE PANAMÁ\***

La República de Panamá y los Estados Unidos de América han acordado lo siguiente:

**ARTÍCULO 1**

La República de Panamá declara que el canal en cuanto vía acuática de tránsito internacional será permanentemente neutral conforme al régimen estipulado en este tratado. El mismo régimen de neutralidad se aplicará a cualquier otra vía acuática internacional que se construya total o parcialmente en territorio panameño.

**ARTÍCULO 2**

Panamá declara la neutralidad del canal para que, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, este permanezca seguro y abierto para el tránsito pacífico de las naves de todas las naciones en términos de entera igualdad, de modo que no haya contra ninguna nación ni sus ciudadanos o súbditos discriminación concerniente a las condiciones o costes del tránsito ni por cualquier otro motivo y para que el canal y consecuentemente el istmo de Panamá no sean objetivo de represalias en ningún conflicto bélico entre otras naciones del mundo. Lo anterior quedará sujeto a los siguientes requisitos:

- (a) Al pago de peajes u otros derechos por el tránsito y servicios conexos, siempre que fueren fijados según lo estipulado en el artículo 3, literal (c);
- (b) Al cumplimiento de los reglamentos pertinentes, siempre que los mismos fueren aplicados según las estipulaciones del artículo 3,
- (c) A que las naves en tránsito no cometan actos de hostilidad mientras estuvieren en el canal,
- (d) Al cumplimiento de otras condiciones y restricciones establecidas en este tratado.

**ARTÍCULO 3**

1. Para los fines de la seguridad, eficiencia y mantenimiento apropiado del canal, se aplicarán las siguientes reglas:

- (a) El canal será manejado eficientemente de acuerdo con las condiciones del tránsito a través del canal y los reglamentos, que serán justos, equitativos y razonables y limitados a lo necesario para la navegación segura y el funcionamiento eficiente y sanitario del canal;
- (b) Se proveerán los servicios conexos necesarios para el tránsito por el canal;
- (c) Los peajes y otros derechos por el servicio de tránsito y conexos serán justos, razonables, equitativos y consistentes con los principios del Derecho Internacional;

---

\* Fuente: VEGA, Víctor. *Estudios jurídicos sobre el canal de Panamá*, Imprenta Universidad de Panamá, 2000.

## ENTENDIMIENTO 1:

*El párrafo 1 (c) del artículo 3 del Tratado será interpretado en el sentido de que exige, antes de que se haga cualquier ajuste en los peajes por el uso del canal, que se deberá dar plena consideración a los efectos de cualquier ajuste de dichos peajes en los patrones del tráfico de ambas partes, incluyendo la consideración de los siguientes factores en una forma compatible con el régimen de neutralidad.*

- (a) *El coste de operar y mantener el canal de Panamá,*
- (b) *La posición competitiva del uso del canal en relación con otros medios de transporte,*
- (c) *Los intereses de ambas partes en el mantenimiento de sus flotas nacionales,*
- (d) *El efecto de dicho ajuste en las diversas zonas geográficas de cada una de las dos partes, y*
- (e) *Los intereses de ambas partes en aumentar al máximo el comercio internacional.*

*La República de Panamá y Estados Unidos de América cooperarán en el intercambio de información necesaria para la consideración de dichos factores.*

- (d) Podrá requerirse de las naves como condición previa para el tránsito que establezcan claramente la responsabilidad financiera y las garantías para el pago de indemnización razonable y adecuada, consistente con las normas y prácticas internacionales, por los daños resultantes de actos u omisiones de esas naves al pasar por el canal.

En el caso de las naves pertenecientes a un Estado u operadas por este o por las cuales dicho Estado hubiere aceptado responsabilidad, bastará para asegurar dicha responsabilidad financiera una certificación del respectivo Estado en el sentido de que cumplirá sus obligaciones de pagar conforme al Derecho Internacional los daños resultantes de la acción u omisión de dichas naves durante el paso por el canal;

- (e) Las naves de guerra y naves auxiliares de todas las naciones tendrán en todo tiempo el derecho de transitar por el canal, independientemente de su funcionamiento interno, medios de propulsión, origen, destino o armamento, sin ser sometidas como condición del tránsito a inspección, registro o vigilancia. No obstante, podrá exigirse a dichas naves que certifiquen haber cumplido con todos los reglamentos aplicables sobre salud, sanidad y cuarentena. Además dichas naves tendrán derecho de negarse a revelar su funcionamiento interno, origen o armamento, carga o destino. No obstante, se podrá exigir a las naves auxiliares la presentación de garantía escrita, certificada por un funcionario de alta jerarquía del Gobierno del Estado que solicitare la exención, de que tales naves pertenecen a dicho Estado o son operadas por él y que en ese caso son utilizadas solo para un servicio oficial no comercial.

2. Para los fines de este tratado, los términos *canal*, *naves de guerra*, *naves auxiliares*, *funcionamiento interno*, *armamento* e *inspección* tendrán los significados que se les asignen en el Anexo A de este tratado.

## RESERVA 4

*Para cumplir los fines del artículo 3 del tratado en cuanto a garantizar la seguridad, eficiencia y mantenimiento adecuado del canal de Panamá, la República de Panamá y los*

*Estados Unidos de América, durante sus respectivos períodos de responsabilidades por el funcionamiento y mantenimiento del Canal, a menos que el monto de los ingresos de la operación del canal excediera la cantidad necesaria para cumplir los fines de dicho artículo, usarán dichas entradas del canal solamente para los fines compatibles con los propósitos del artículo 3.*

#### ARTÍCULO 4

La República de Panamá y los Estados Unidos de América convienen en mantener el régimen de neutralidad establecido en el presente tratado, el cual será mantenido a efectos de que el canal permanezca permanentemente neutral, no obstante la terminación de cualesquiera otros tratados celebrados por las dos partes contratantes.

#### ENMIENDA 1:

*Al final del Artículo 4, insértese lo siguiente: "Una declaración correcta y autorizada de ciertos derechos y deberes de las partes, conforme a lo anterior, está contenida en la Declaración de Entendimiento expedida por el Gobierno de los Estados Unidos de América el 18 de octubre de 1977, la cual se incorpora por este medio como parte integral de este tratado, a saber":*

*"Conforme al Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y al Funcionamiento del canal de Panamá (el Tratado de Neutralidad), Panamá y los Estados Unidos tienen la responsabilidad de asegurar que el canal de Panamá permanecerá abierto y seguro a naves de todas las naciones. La interpretación correcta de este principio es que cada uno de los dos países, de conformidad con sus respectivos procedimientos constitucionales, defenderá el canal contra cualquier amenaza al régimen de neutralidad y por consiguiente tendrá el derecho de actuar contra cualquier agresión o amenaza dirigida contra el canal o contra el tráfico pacífico de naves por el canal. Esto no significa ni se interpretará como un derecho de intervención de los Estados Unidos en los asuntos internos de Panamá. Cualquier acción por parte de los Estados Unidos estará dirigida a asegurar que el canal permanecerá abierto, seguro y accesible y nunca estará dirigida contra la integridad territorial o la independencia política de Panamá" (Enmienda Church).*

#### ENTENDIMIENTO 2

*El acuerdo "para mantener el régimen de neutralidad establecido en este tratado" en el artículo 4 del Tratado significa que cualquiera de las dos Partes del Tratado puede, de acuerdo con sus procedimientos constitucionales, tomar acción unilateral para defender el canal de Panamá contra cualquier amenaza, según lo determine la parte que tome la acción".*

#### ARTÍCULO 5

Después de la terminación del Tratado del Canal de Panamá, solo la República de Panamá manejará el canal y mantendrá fuerzas militares, sitios de defensa e instalaciones militares dentro de su territorio nacional.

## CONDICIÓN 1

*No obstante las estipulaciones del Artículo 5 o cualquier otra disposición del tratado, si el canal fuere cerrado o se interfiriera con su funcionamiento, la República de Panamá o los Estados Unidos de América, cada uno tendrá, independientemente, el derecho de tomar las medidas que cada uno considere necesarias, de conformidad con sus procedimientos constitucionales, incluyendo el uso de la fuerza militar en la República de Panamá, para reabrir el canal o reanudar las operaciones, según fuere el caso (Enmienda de Concini).*

## ARTÍCULO 6

1.- En reconocimiento de las importantes contribuciones de la República de Panamá y de los Estados Unidos de América a la construcción, funcionamiento, mantenimiento, protección y defensa del canal, las naves de guerra y las naves auxiliares de estas dos naciones, no obstante otras estipulaciones de este tratado, tendrán el derecho de transitar el canal independientemente de su funcionamiento interno, medio de propulsión, origen, destino, armamento o carga. Dichas naves de guerra y naves auxiliares tendrán derecho de transitar el canal de modo expedito.

## ENMIENDA 2:

*De conformidad con la Declaración de Entendimiento mencionada en el Artículo 4 precedente, "El Tratado de Neutralidad dispone que las naves de guerra y las naves auxiliares de los Estados Unidos y Panamá tendrán el derecho de transitar por el canal de modo expedito. Esto tiene la intención, y así se interpretará, de asegurar el tránsito de esas naves por el canal lo más rápidamente posible, sin trabas, con tramitación simplificada y, en caso de necesidad o emergencia, ponerse a la cabeza de la fila de las naves a fin de transitar rápidamente por el canal".*

## ENTENDIMIENTO 3:

*La determinación sobre la "necesidad o emergencia" para que cualquier nave de guerra o nave auxiliar de la República de Panamá o de los Estados Unidos de América vaya a la cabeza de la fila de las naves con el fin de transitar rápidamente por el canal de Panamá será hecha por la nación que opere la nave.*

2.- Mientras los Estados Unidos de América tengan la responsabilidad del funcionamiento del canal, podrán continuar otorgando a la República de Colombia, libre de peajes, el tránsito por el canal de sus tropas, naves y materiales de guerra. Posteriormente, la República de Panamá podrá otorgar a las repúblicas de Colombia y Costa Rica el derecho de tránsito libre de peajes.

## ARTÍCULO 7

1.- La República de Panamá y los Estados Unidos de América copatrocinarán en la Organización de los Estados Americanos una resolución que abra a la adhesión de todos los Estados del mundo el Protocolo de este tratado, mediante el cual los firmantes adheri-

rán a los objetivos del presente Tratado, conviniendo en respetar el régimen de neutralidad establecido en el mismo.

2.- La Organización de los Estados Americanos servirá como depositaria de este Tratado y de los instrumentos pertinentes al mismo.

## ARTÍCULO 8

Este Tratado está sujeto a ratificación de conformidad con los procedimientos constitucionales de ambas partes. Los instrumentos de ratificación serán canjeados en Panamá al mismo tiempo que los instrumentos de ratificación del Tratado del Canal de Panamá, suscrito en esta fecha. Este tratado entrará en vigor simultáneamente con el Tratado del Canal de Panamá, seis meses calendarios contados a partir de la fecha del canje de los instrumentos de ratificación.

## CONDICIÓN 2:

*Los instrumentos de ratificación del Tratado serán canjeados solamente al acordarse el Protocolo de Canje, que será firmado por los representantes autorizados de ambos Gobiernos y constituirá parte integral de los documentos del Tratado e incluirá lo siguiente.*

*“Nada en este Tratado impedirá a la República de Panamá ni a los Estado Unidos de América, de acuerdo con sus respectivos procedimientos constitucionales, concertar cualquier acuerdo o arreglo entre los dos países para facilitar, en cualquier momento posterior al 31 de diciembre de 1999, el cumplimiento de sus responsabilidades para mantener el régimen de neutralidad establecido en el Tratado, incluyendo acuerdos o arreglos para el estacionamiento de cualesquiera fuerzas militares estadounidenses o el mantenimiento en la República de Panamá de sitios de defensa con posterioridad a dicha fecha, que la República de Panamá y los Estados Unidos de América puedan considerar necesarios o apropiados” (Reserva Nunn).*

## RESERVA 1:

*Antes de la fecha de entrada en vigor del Tratado, las dos partes comenzarán a negociar un acuerdo conforme al cual la Comisión Americana de Monumentos de Batalla administraría, desde la fecha de entrada en vigor de dicho acuerdo y en lo sucesivo, la parte del Cementerio de Corozal ubicado en lo que constituyó la Zona del Canal, donde reposan los restos de ciudadanos de los Estados Unidos de América. Dicha administración se haría libre de todo impuesto y otros cargos y sin compensación a la República de Panamá y de acuerdo con las prácticas, privilegios e inmunidades relativas a la administración de cementerios fuera de los Estados Unidos de América, por la Comisión Americana de Monumentos de Batalla, incluyendo el enarbolamiento de la bandera de los Estados Unidos de América.*

## RESERVA 2:

*La bandera de los Estados Unidos de América podrá ser enarbolada, de conformidad con las estipulaciones del párrafo 3 del artículo 7 del Tratado del Canal de Panamá, en la parte del Cementerio de Corozal ubicado en lo que constituyó la Zona del Canal de Panamá, donde reposan los restos de ciudadanos de los Estados Unidos de América.*

**RESERVA 3:**

*El presidente:*

*(A) deberá haber anunciado, con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del Tratado, su intención de transferir, en armonía con un acuerdo con la República de Panamá y antes de la fecha de la terminación del Tratado del Canal de Panamá, a la Comisión Americana de Monumentos de Batalla, la administración de la parte del Cementerio de Corozal donde reposan los restos de los ciudadanos de los Estados Unidos de América, y*

*(B) deberá haber anunciado, inmediatamente después de la fecha del canje de los instrumentos de ratificación, los planes que serán ejecutados a cargo del Gobierno de los Estados Unidos de América, para:*

*(I) trasladar antes de que el tratado entre en vigencia los restos de los ciudadanos de los Estados Unidos de América del Cementerio de Mount Hope a la parte del cementerio de Corozal donde reposan los restos de ciudadanos estadounidenses, con exclusión de los restos de cualquier ciudadano cuyos parientes más cercanos se opongan a dicho traslado, por escrito ante el secretario del Ejército, a más tardar tres meses después de la fecha del canje de los instrumentos de ratificación del tratado, los cuales no serán removidos, y*

*(II) transportar a los Estados Unidos de América, para ser nuevamente inhumados, si así lo solicitare su pariente más cercano, a más tardar treinta meses después de la fecha de entrada en vigor del Tratado, los restos que estuvieren en el Cementerio de Corozal y, antes de la fecha de entrada en vigor del Tratado, cualesquiera restos que fueren trasladados del Cementerio de Mount Hope de acuerdo con el párrafo (I) anterior, y*

*(C) deberá haber notificado específicamente, con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del Tratado, al pariente más cercano que se oponga conforme al párrafo (B) (I), sobre las opciones disponibles y las consecuencias de las mismas.*

Firmado en Washington, a los 7 días de septiembre de 1977, en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Done at Washington, this 7<sup>o</sup> day of september, 1977, in duplicate, in the English and Spanish languages, both being equally authentic.

POR LA REPÚBLICA DE  
PANAMÁ:

POR LOS ESTADOS UNIDOS  
DE AMÉRICA

FOR THE REPUBLIC OF  
PANAMA:

FOR THE UNITED STATES OF  
AMERICA:

*Omar Torrijos*

*Jimmy Carter*

Jefe de Gobierno de la  
República de Panamá

Presidente de los Estados Unidos  
de América

**A N E X O 5****TRATADO ENTRE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ Y LA REPÚBLICA DE COLOMBIA\***

Los Gobiernos de las Repúblicas de Panamá y de Colombia, teniendo presente la Declaración Conjunta suscrita en la ciudad de Panamá, por el jefe de Gobierno de Panamá y los presidentes de Colombia, Costa Rica y Venezuela, el 24 de marzo de 1975 y, CONSIDERANDO los tradicionales lazos de franca y cordial amistad existentes entre los Gobiernos y pueblos de Panamá y Colombia;

TOMANDO EN CUENTA la circunstancia de que la República de Panamá y los Estados Unidos de América suscribieron el 7 de septiembre de 1977 los Tratados del Canal de Panamá y el Concerniente a la Neutralidad Permanente del Canal y Funcionamiento del Canal de Panamá;

RECONOCIENDO que han sido perfeccionados dichos instrumentos y corresponderá a la República de Panamá, a partir del 31 de diciembre de 1999, la regulación del tránsito de buques a través del canal de Panamá;

CONSIDERANDO que la República de Colombia, en virtud del Tratado suscrito con los Estados Unidos de América en el año 1914, ha venido ejerciendo tradicionalmente derechos de tránsito a través del Canal;

QUE en el párrafo 2 del artículo VI del Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente del canal de Panamá y al Funcionamiento del canal de Panamá, se expresa que mientras los Estados Unidos de América tengan la responsabilidad por el funcionamiento del Canal, podrán continuar otorgando a la República de Colombia, libre de peajes, el tránsito por el canal de sus tropas, naves y materiales de guerra. Posteriormente, la República de Panamá podrá otorgar a las Repúblicas de Colombia y Costa Rica el derecho de tránsito libre de peajes:

HAN RESUELTO celebrar el siguiente Tratado y al efecto han designado como sus plenipotenciarios, a saber:

Su excelencia el señor presidente de Panamá, el señor doctor CARLOS OZORES TYPALDOS, ministro de Relaciones Exteriores, quienes han convenido lo siguiente:

**ARTÍCULO I**

A partir del mediodía, hora de Panamá, del 31 de diciembre de 1999, la República de Panamá otorgará a la República de Colombia los siguientes beneficios:

1. El tránsito por el canal de Panamá de los productos naturales e industriales de Colombia, así como sus correos, libre de todo gravamen o derecho, salvo aquellos que en tér-

---

\* Fuente: VEGA, Víctor. *Estudios jurídicos sobre el canal de Panamá*. Imprenta Universidad de Panamá, 2000.

minos de igualdad se apliquen o pudieran aplicarse a los productos y correos de la República de Panamá.

2. Los nacionales colombianos que transiten por la ruta interoceánica panameña lo harán libres de la imposición de peajes, impuestos o contribuciones que no sean aplicables a los nacionales panameños, siempre que presenten pruebas fehacientes de su nacionalidad.

3. El Gobierno de la República de Colombia podrá en todo tiempo transportar por el canal de Panamá sus tropas, sus naves y materiales de guerra, sin pagar peaje alguno.

## ARTÍCULO II

La República de Panamá permitirá a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Tratado, siempre que esté interrumpido el tráfico por el canal o cuando por cualquier otra causa sea necesario, el uso del ferrocarril entre las ciudades de Panamá y Colón, para el transporte por dicha vía o por cualquier otro ferrocarril que lo sustituya, de los agentes y empleados del Gobierno de Colombia, así como de los correos y los productos colombianos, pagando fletes y tarifas establecidas en las disposiciones internas en ese país.

## ARTÍCULO III

El presente Tratado entrará en vigor en la fecha del canje de los respectivos instrumentos de ratificación, el cual se efectuará en la ciudad de Panamá.

## ARTÍCULO IV

Este Tratado se firma en dos ejemplares cuyos textos serán igualmente auténticos y harán fe.

Hecho en la ciudad de Montería a los veintidós días del mes de agosto de mil novecientos setenta y nueve.

Por el Gobierno de la República de Panamá, Carlos Ozores Typaldos, ministro de Relaciones Exteriores.

Por el Gobierno de la República de Colombia, Diego Uribe Vargas, ministro de Relaciones Exteriores.

## ACTA DE CANJE

En la Ciudad de Panamá, a los doce días del mes de mayo de mil novecientos ochenta y uno, se reunieron en la Presidencia de la República el señor doctor Carlos Ozores T., plenipotenciario de la República de Panamá, y el señor doctor Diego Uribe Vargas, plenipotenciario de la República de Colombia, con el fin de entregarse recíprocamente los Instrumentos de Ratificación de cada uno de sus Gobiernos, respecto al Tratado entre la República de Colombia y la República de Panamá, denominado Ozores-Uribe Vargas, el cual se refiere al actual canal de esclusas, y que fue suscrito por los ministros de Relaciones Exteriores de dichos países el 22 de agosto de 1979 en la ciudad de Montería.

Los respectivos Instrumentos de Ratificación fueron cotejados y encontrados en buena y debida forma, procediéndose entonces a efectuar, como en efecto se efectúa, el Canje de los Instrumentos de Ratificación, lo cual constituye el cumplimiento de las formalidades previstas para la entrada en vigor del mencionado Tratado. En testimonio de lo cual los plenipotenciarios respectivos firman esta Acta de Canje en Panamá, en dos ejemplares cuyos textos son igualmente auténticos, hoy doce de mayo de mil novecientos ochenta y uno.

CARLOS OZORES T.

DIEGO URIBE VARGAS