



SECRETO

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

DIRECCION GENERAL
DE COOPERACION TECNICA INTERNACIONAL

SECRETO

NOTA PARA EL SR. MINISTRO.

JUICIO CRITICO DE LAS NEGOCIACIONES HISPANO -
SOVIETICAS SOBRE TRANSPORTE MARITIMO.

La tercera ronda de negociaciones con la URSS se ha llevado de forma sumamente desafortunada por interferencias ajenas a la delegación española, que había preparado adecuada y seriamente las mismas. Ha constituido el modelo de cómo no se debe llevar a cabo una negociación totalmente atípica, que ha durado 13 días, ha concluido sin siquiera firmarse un acta final, ha creado tensiones innecesarias entre las dos delegaciones (y, por ende, entre los dos países) y ha malogrado la adopción de una fórmula global de acuerdo bastante satisfactoria para los intereses españoles. Se han producido, a juicio del funcionario que suscribe, graves errores de forma y de fondo.

I/ Errores de forma.

En el curso de la negociación se han producido serias interferencias tanto por parte del Ministerio de Defensa, como por parte de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante.

1) Interferencias del Ministerio de Defensa.

La negociación con la URSS ha sido cuidadosamente preparada, con la activa participación de todos los departamentos interesados, incluido especialmente el de Defensa. Antes de la primera ronda se celebró una reunión interministerial de carácter técnico, que elaboró las correspondientes instrucciones; en dicha ronda participó el Sr. Cervera (Asesor Jurídico del Estado Mayor de la Armada), quien figuraba como Asesor Jurídico de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante. Antes de la segunda ronda se celebró una reunión interministerial de carácter técnico y una reunión de carácter político, presidida por el Secretario de Estado (y a la que asistieron el Secretario para Asuntos Políticos de la Defensa, el Director General de Transportes Marítimos y los Directores

... / ...



MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

**DIRECCION GENERAL
DE COOPERACION TECNICA INTERNACIONAL**

... / ...

Generales de Europa y Cooperación Técnica Internacional), que elaboraron las correspondientes instrucciones en sus aspectos técnico y político. En esta segunda ronda participó, asimismo, el Sr. Cervera.

Tras la segunda ronda de negociaciones se llegó a un acuerdo sobre el texto del Convenio y de una carta aneja relativa al "cross - trade", que tenía debidamente en cuenta los distintos intereses españoles en presencia y mejoraba considerablemente el régimen actualmente vigente. Tan sólo quedó pendiente la adopción de dos artículos (sugeridos por la delegación española a instancias del Ministerio de Defensa), que eran en gran medida ajenos al texto de un Convenio sobre Transporte Marítimo y podían, por tanto, ser su primidos sin mayores consecuencias : el artículo que recogía, sin mencionarle expresamente, la noción del paso inocente por el mar territorial. y un artículo bastante confuso e impreciso sobre los deberes de los buques de propulsión nuclear y portadores de sustancias nucleares y otras sustancias nocivas y peligrosas, para evitar la contaminación marina.

Para estudiar estos puntos se celebró una reunión, también bajo la residencia del Secretario de Estado y con la participación de dos representantes de Defensa (el General Munilla y el Capitán de Fragata Bonaplata), el Director General de Transportes Marítimos, el Subdirector General de Europa Oriental y el funcionario que suscribe. Allí se examinó la propuesta de enmiendas presentadas por el Ministerio de Defensa y se elaboraron las correspondientes instrucciones, que fueron seguidas fielmente por la delegación negociadora con pleno éxito; adición en la definición de "buque" de la referencia a la dedicación al transporte marítimo, exclusión de los buques de investigación científica y de propulsión nuclear del ámbito del Convenio, e inclusión de un artículo supeditando a lo establecido en las legislaciones nacionales la entrada en puerto de los buques portadores de sustancias nucleares y otras sustancias nocivas o peligrosas. La única concesión que se hizo fue la de no incluir el artículo sobre paso inocente, que había sido asimismo autorizada en las instrucciones. Dicho artículo era, por otra parte, innecesario ya que se limita a reproducir lo dispuesto en el Convenio de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, en el que tanto España como la URSS son Partes.

... / ...



MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

DIRECCION GENERAL
DE COOPERACION TECNICA INTERNACIONAL

... / ...

En esta tercera ronda han participado tres representantes del Ministerio de Defensa (los Sres. Cervera, Liberal y Bonaplata)

Aún así, si el Ministro de Defensa estimó que las instrucciones dadas a la delegación negociadora y el desarrollo de la negociación eran contrarios a los intereses españoles, estaba en su perfecto derecho de bloquear las negociaciones, pero el procedimiento escogido no es el correcto. De conformidad con lo establecido en el Decreto 801/1972, de 24 de marzo, sobre ordenación de la actividad de la Administración en materia de Tratados Internacionales, "la negociación de un tratado es la competencia del Ministerio de Asuntos Exteriores" (artículo 9-1) y, en el desempeño de sus funciones, "los representantes de España se atenderán en la negociación de un tratado a las instrucciones que les dé el Ministro de Asuntos Exteriores, al que tendrán informado del desarrollo de la negociación" (artículo 10).

En consecuencia, en vez de haberse dirigido al Presidente de la Delegación ordenando el endurecimiento de la posición española y el bloqueo de la negociación, el Ministro de Defensa debería haber realizado su petición a través del Ministerio de Asuntos Exteriores.

2) Interferencias de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante.

La Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante ha tenido un especial protagonismo en estas negociaciones, tanto por estar el tema del Convenio en el ámbito de su competencia, como por asumir la presidencia de la delegación el Director General de Transportes Marítimos, quien ha tenido una destacada actuación, a pesar de las situaciones increíbles en que se le ha colocado en varias ocasiones.

No obstante, este protagonismo se ha acentuado más de lo debido por la actuación paralela del Subsecretario de Pesca y Marina Mercante. Cuando empezaron a surgir dificultades en la negociación, la Embajada rusa pasó a la acción, y se iniciaron los contactos entre el Ministro Consejero, Sr. Sliusar y el Sr. Subsecretario, al margen

... / ...



MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

DIRECCION GENERAL
DE COOPERACION TECNICA INTERNACIONAL

... / ...

del Ministerio de Asuntos Exteriores. Esta intromisión alcanzó su máxima cota con la propuesta de última hora elaborada por el Subsecretario, una vez más sin consultar con el Ministerio de Asuntos Exteriores y pasando por alto las instrucciones contenidas en un escrito de los Directores Generales de Europa, y de C. T. I. La citada propuesta fue presentada a las 9 de la noche del último día de la negociación, pese a las reservas expresadas por el funcionario que suscribe. Por fortuna, la propuesta no fue aceptada por la delegación soviética pues, en caso contrario, se habría planteado una situación bastante delicada. Esta actuación está en clara contradicción con las disposiciones del Decreto 801/1972 anteriormente mencionado.

II/- Errores de fondo.

1. - Mención de las Cartas de 1967 y 1969.

Pese a la pretensión soviética de que se hiciera una mención expresa de las Cartas, la delegación española había mantenido hasta ahora la tesis de que era mejor no hacer ninguna referencia a ellas. El intercambio de cartas entre los Sres. Boado y Averin en 1967 y su ulterior desarrollo con la carta del Subsecretario de la Marina Mercante al Presidente de "Sovfracht" en 1969 habían constituido un "modus vivendi" en un momento extraordinario en que no había relaciones de ningún tipo entre España y la URSS. Superadas estas circunstancias, debería regularse la materia del transporte marítimo entre los dos países mediante la adopción de un tratado internacional. La firma del Convenio Marítimo negociado (que regula el transporte marítimo bilateral entre España y la URSS) y el intercambio de cartas previsto para el momento de la firma (que regulan el transporte marítimo con terceros países) hubieran supuesto la derogación automática de las Cartas de 1967 y 1969, sin necesidad de una mención expresa de las mismas.

Al exigir ahora la delegación española el intercambio de una segunda carta en la que se diga que "quedan sin efecto, en todo su alcance y contenido, a partir de la firma del presente Acuerdo" las

... / ...



MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

DIRECCION GENERAL
DE COOPERACION TECNICA INTERNACIONAL

... / ...

cartas de 1969 y 1967, se está potenciando su valor al reconocerse que tienen plena vigencia jurídica. Lo que supone, en una interpretación a "sensu contrario", que si no se intercambian las cartas en cuestión seguirá en vigor el régimen establecido en las citadas cartas. Aún cuando se firmara el Convenio y se intercambiara las cartas sobre el "cross-trade", seguirían vigentes las disposiciones de la carta de 1969 no abordadas en los citados documentos (situación de las representaciones soviéticas de las compañías navieras y de las agencias para el servicio de los buques pesqueros.)

2. - Igual tratamiento de las Cartas de 1967 y 1969.

En las nuevas propuestas españolas parece darse igual tratamiento jurídico a las Cartas de 1967 y 1969, dando incluso preferencia a la segunda de ellas, que se menciona en primer lugar. Su "status jurídico", sin embargo, es bien diferente. El intercambio de cartas de 1967 entre las autoridades responsables en cada país en el ámbito del transporte marítimo tiene un cierto valor jurídico formal, aún cuando no se hubieran seguido los trámites constitucionales normales para la asunción de una obligación internacional de este tipo. En cualquier caso, su valor político y moral es innegable.

La carta de 1967 se sitúa en un nivel inferior. Se trata de una carta dirigida por el Subsecretario de la Marina Mercante al Presidente de una empresa comercial soviética, que no tiene carácter gubernamental (aunque esté controlada por el Gobierno, como ocurre con las empresas de la URSS). En ella se hacen una serie de concesiones por parte española, algunas de ellas para desarrollar el compromiso asumido en las cartas de 1967, y otras (como las facilidades de tipo pesquero) sin relación alguna con el transporte marítimo. El carácter precario de estas concesiones viene corroborado por la inclusión en la carta de un párrafo 10 que dice lo siguiente: "Cualquier duda que se presente a cualquiera de ambas Partes sobre la aplicación de lo acordado en esta carta, deberá ser resuelta mediante conversaciones entre las Autoridades de la Marina Mercante y Pesca de los dos países y, si al cabo de tres meses no se pueden resolver las discrepancias suscitadas, cada una de ambas partes queda en libertad de rescindir lo acordado".

... / ...



MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

**DIRECCION GENERAL
DE COOPERACION TECNICA INTERNACIONAL**

... / ...

Por consiguiente, constituye un error, a juicio del funcionario que suscribe, haber colocado al mismo nivel las cartas de 1967 y 1969. Si lo que se deseaba era retirar las concesiones hechas en la carta de 1969 (la carta de 1967 sólo regula de forma muy genérica y concisa el transporte marítimo, tanto entre los dos países como con respecto a terceros, y hubiera quedado superada con la firma del Convenio y el intercambio de cartas sobre el "cross - trade"), hubiera bastado con el envío de una carta del Subsecretario de Pesca y Marina Mercante al Presidente de "Sov-fracht" pidiendo la iniciación de las conversaciones previstas en el párrafo 10 de la carta de 1969. Ello debería haber sido hecho al margen de las negociaciones sobre el Convenio y sin necesidad de involucrar dos cuestiones bien distintas.

3. - Supervaloración de la Carta de 1969.

Aparte de la supervaloración jurídica formal de la carta de 1969 anteriormente mencionada, parece haber una supervaloración del contenido sustantivo de la misma. ¿Qué es lo que se concede en los párrafos 6 a 9 de la Carta, que la delegación soviética pretende que sigan vigentes?

Lo concedido es lo siguiente: a) autorización para el establecimiento en Madrid de representaciones de las compañías navieras soviéticas (párrafo 6); b) concesión a dichas representaciones del mismo régimen legal acordado a las representaciones mercantiles de terceros países (párrafo 7); c) concesión de facilidades para la inscripción de las representaciones, apertura de cuentas bancarias y expedición de visados (párrafo 8-1); d) exención de impuestos sobre los haberes de los cuatro miembros autorizados de la representación (párrafo 8-2); e) posibilidad de emplear en las representaciones soviéticas a empleados españoles (párrafo 8-3); f) posibilidad de concretar las condiciones de establecimiento de las representaciones en un documento adicional (párrafo 8-4); y g) posibilidad de establecer en el puerto de Tenerife una agencia, soviética o mixta, para el servicio de los buques pesqueros soviéticos "si la cantidad de las escalas de los barcos pesqueros soviéticos en los puertos canarios justificase el establecimiento de la misma" (párrafo 9).

... / ...



MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

DIRECCION GENERAL
DE COOPERACION TECNICA INTERNACIONAL

... / ...

De todas estas concesiones, la única que está al margen de lo que normalmente está abierto a cualquier empresa extranjera es la exención de impuestos sobre los haberes de los cuatro miembros de la representación soviética (tanto más cuanto que fue concedida sin la preceptiva sanción por parte de las Cortes). Por lo demás, queda bien claro que el tratamiento que se dará a estas representaciones debe ser igual al que gocen las representaciones mercantiles de terceros países. No existe, por tanto, un trato privilegiado y el funcionario que suscribe no comprende como puede haber duda alguna sobre la posibilidad de aplicar a las representaciones y agencias soviéticas en Madrid y Tenerife lo dispuesto en el Real Decreto 2618/1978, de 29 de septiembre, por el que se desarrollan y complementan las disposiciones adicionales del Reglamento de Inversiones Extranjeras en España.

4/- Exclusión del acceso a determinados puertos.

La primera propuesta española de consagrar el derecho de cada Parte a "excluir el acceso a determinados puertos de su Estado a los buques de la otra Parte" supone la introducción de una "cláusula exorbitante" que va contra uno de los objetivos básicos del Convenio. Una propuesta similar figuraba en el proyecto ruso que excluía del derecho de libre acceso a los "puertos no utilizados para la navegación internacional" o "no abiertos a los buques extranjeros" (una fórmula de este tipo aparece asimismo consagrada en las cartas de 1967 al establecer el derecho de los buques españoles a entrar en los puertos de la URSS "oficialmente declarados abiertos a los buques extranjeros"). La delegación española criticó esta propuesta por su carácter unilateral y por supeditar lo dispuesto en un tratado internacional a disposiciones de derecho interno de un país.

En consecuencia, se consiguió modificar el texto del párrafo 2 del artículo 3 del Convenio en el sentido de que las disposiciones del párrafo 1 (libre acceso a los puertos, entre otras) no se aplicarán a "las actividades, navegación y transportes legalmente reservados por cada una de las Partes". De esta forma, se deja abierta la posibilidad de que cada Parte pueda declarar reservada la navegación y el transporte en un determinado puerto mediante una disposición interna, excluyendo de esta manera el acceso al puerto en cuestión a los buques de la otra Parte.

... / ...



MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

DIRECCION GENERAL
DE COOPERACION TECNICA INTERNACIONAL

... / ...

La segunda propuesta española de posible suspensión temporal del artículo 3-1 en lo relativo al libre acceso a determinados puertos, es algo más matizada que la primera, pero continúa siendo una "cláusula exorbitante" y presenta un carácter discriminatorio. De ahí que la delegación soviética propusiera añadir el condicionamiento de que "dichas medidas se apliquen a cualquier tercer Estado". Esta petición es razonable pues en las normas de Derecho Internacional que permiten la suspensión de un derecho internacionalmente reconocido en caso de circunstancias extraordinarias (véase por ejemplo el artículo 16-3 del Convenio de Ginebra de 1958, que prevé la suspensión del paso inocente por el mar territorial) incluyen el requisito de "no discriminación entre buques extranjeros".

Así pues, aunque nada se dijese en la segunda carta propuesta por la delegación española, las autoridades españolas en cuanto que son plenamente soberanas en sus aguas interiores, podrían en cualquier momento suspender el libre acceso a un puerto determinado en caso de circunstancias extraordinarias que afecten a su seguridad, siempre que tales medidas no tengan un carácter discriminatorio entre los buques extranjeros. Incluir una cláusula de este tipo en un Convenio bilateral supone quitar con una mano lo que se da con la otra y, al dejar esta decisión a la unilateral voluntad de las Partes, equivaldría a negar uno de los objetivos principales del Convenio. Si se decide firmar un Convenio, que como toda transacción presenta ventajas e inconvenientes, no se puede desnaturalizar su contenido con cláusulas restrictivas. Si se estima que la URSS puede abusar de los derechos que se le conceden en el Convenio (que, por otra parte, son inferiores a los que en la actualidad disfrutaban "de facto", si no "de iure", los buques soviéticos), lo más lógico sería no firmar ningún Convenio y tomar las medidas necesarias para restringir, y si necesario fuere suprimir, el acceso de los buques soviéticos a los puertos españoles, con todas sus consecuencias.

5. - Falta de coherencia y seriedad.

Por razones ajenas a su voluntad (y como consecuencia de las instrucciones recibidas, no siempre por el canal adecuado), la dele-

... / ...



MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

DIRECCION GENERAL
DE COOPERACION TECNICA INTERNACIONAL

... / ...

gación española se ha visto obligada a actuar de forma harto incoherente. Si en un momento se había dicho a la delegación soviética que no se debía ni mencionar las cartas de 1969, ahora por el contrario se les exige que se las cite expresamente para anular su contenido. Si se había criticado a los soviéticos su cláusula sobre la exclusión de los puertos no abiertos a los buques extranjeros (a pesar de que era una cláusula de aplicación "erga omnes") por su carácter unilateral, ahora se exige que cada Parte puede tener el derecho de negar unilateralmente el acceso a un puerto de la otra Parte, incluso de forma discriminatoria. Si se había mantenido que la carta de 1969 (e incluso la de 1967) no suponía una obligación internacional para el Gobierno español, ahora se la equipara con la carta de 1967 y se exige formalmente que se anule su contenido en una carta intercambiada con motivo de la firma del Convenio...

A esta falta de coherencia hay que sumar la vuelta atrás en relación con compromisos ya asumidos y el planteamiento de nuevas exigencias hasta entonces silenciadas. En la segunda ronda de negociaciones se llegó a un acuerdo casi total sobre el texto del Convenio y de la Carta sobre el "cross"trade", no quedando pendiente más que el tema del paso inocente y de los buques con características especiales. En la tercera ronda de negociaciones se plantean nuevas peticiones y, tras las concesiones hechas por la delegación soviética (en todo menos en lo del paso inocente, que según las instrucciones recibidas podía dejarse caer por innecesario), se llega a un acuerdo, que pocos minutos más tarde es puesto en tela de juicio por la delegación española.

Y lo peor del caso es que estos súbitos cambios de posición no han sido, a juicio del funcionario que suscribe, la consecuencia de un estudio serio y sosegado, sino fruto de la improvisación. El tema ha venido siendo cuidadosamente preparado a todos los niveles durante más de un año, y en veinticuatro horas se cambia de criterio sin que se hayan alegado razones de peso que justifiquen este cambio.

No es pues de extrañar, la reacción un tanto airada de la delegación soviética ante la actitud de la delegación española, que escapaba sin duda a sus rígidos esquemas mentales y a su disciplinado modo de proceder en las negociaciones internacionales. El que en estas

... / ...



MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

DIRECCION GENERAL
DE COOPERACION TECNICA INTERNACIONAL

... / ...

circunstancias hayan aguantado una negociación de trece días, es una prueba más del interés que tienen las autoridades soviéticas en que se firme el Convenio sobre Cooperación Marítima.

III - Conclusiones

El transporte marítimo entre la URSS y España y con terceros países se viene realizando con base a unos documentos sumamente vagos (las cartas de 1967 y 1969) y de hecho favorecen únicamente a los intereses soviéticos. Por otra parte, estas cartas - consecuencia de una circunstancia histórica concreta ya superada - no constituyen un fundamento jurídico suficiente en relación con la actual situación constitucional española. De aquí la necesidad de regularizar jurídicamente las relaciones del transporte marítimo entre los dos países.

Amén del logro de esta necesaria normalización jurídica, el Convenio de Cooperación Marítima negociado presenta, entre otras, las siguientes ventajas sobre el régimen actualmente existente:

1/- Exclusión de los buques de investigación científica y de propulsión nuclear (Artículo 1. -b). Actualmente no se prevé ninguna exclusión al respecto.

2/- Concesión de régimen de tratamiento nacional en una serie de cuestiones (Artículo,3-1). Actualmente se concede un régimen de nación más favorecida, que únicamente beneficia a la parte soviética, pues los navieros españoles no pueden operar de hecho.

3/- Limitación del libre acceso a los puertos mediante la posible reserva de "actividades, navegación y transportes", incluidos el cabotaje, el salvamento, el remolque y otros servicios portuarios (artículo 3-2). Actualmente la única limitación al libre acceso es la de los puertos "oficialmente declarados no abiertos a los buques extranjeros"; esto beneficia tan sólo a la URSS, que tiene publicada una lista de tales puertos.

4/- Sumisión a las disposiciones nacionales de cada Parte de

... / ...



MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

**DIRECCION GENERAL
DE COOPERACION TECNICA INTERNACIONAL**

... / ...

la entrada en puerto de los buques que transporten sustancias nucleares y otras sustancias peligrosas o nocivas (artículo 3-4). Actualmente no existe ninguna limitación a la entrada en puerto de este tipo de buques.

5/- Limitación de desembarco de marineros a la "ciudad del puerto" y control del mismo mediante la entrega por el Capitán a las autoridades del puerto de la lista de la tripulación (Artículo 7). Actualmente no hay una reglamentación concreta del desembarco y estancia en territorio español de los marineros soviéticos.

6/- Posibilidad de negar la entrada a los marineros indeseables (Artículo 9-2). Actualmente no hay ninguna disposición sobre este tema, aunque está implícito dentro de las facultades de un Estado.

7/- Regulación de la jurisdicción penal en relación con los delitos cometidos a bordo de un buque que se halle en un puerto extranjero (artículo 10-1). Actualmente no existe ninguna disposición "ad hoc" sobre el tema.

8/- Obligación de informar prontamente a las autoridades diplomáticas o consulares cuando un Estado enjuicie a un marinero extranjero (Artículo 10 - 2). Actualmente no hay ninguna disposición específica sobre este tema, lo que perjudica más a la parte española por las limitaciones con que actúan en la URSS las autoridades diplomáticas españolas.

9/- No ejercicio de la jurisdicción en relación con contratos de servicios de miembros de la tripulación de un buque extranjero (artículo 10 - 4). Actualmente los tribunales soviéticos pueden intervenir en cuestiones relativas al contrato de servicios de tripulantes de buques extranjeros.

10/- Establecimiento de servicios conjuntos de línea regular entre los puertos de los dos países y distribución igualitaria de la carga a transportar por las empresas navieras de ambos países (artículo 12). Actualmente, las empresas españolas carecen de posibilidades prácticas para operar en los puertos soviéticos.

11/- Introducción de una cláusula de posible denuncia del Convenio (artículo 14-3). Actualmente las cartas de 1967 no prevén una fórmula de denuncia del régimen en ellas establecido.

12/- Limitación en el transporte marítimo con terceros a la

... / ...



MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

**DIRECCION GENERAL
DE COOPERACION TECNICA INTERNACIONAL**

... / ...

concesión de un régimen no discriminatorio (Carta A). Actualmente, se reconoce el derecho de los buques soviéticos a realizar operaciones de transporte entre los puertos de España y de terceros países.

Por consiguiente, la actuación a seguir, a juicio del funcionario que suscribe, debería ser la siguiente:

① - Firma del Convenio de Cooperación Marítima negociado. Dicho Convenio dejaría sin efecto las disposiciones sobre transporte marítimo bilateral contenidas en las Cartas de 1967, sin necesidad de una expresa mención de las mismas.

② - Intercambio en el momento de la firma del Convenio de la Carta A relativa al "cross-trade". Dichas cartas dejarían sin efecto las disposiciones sobre transporte marítimo con terceros países contenidas en las Cartas de 1967, sin necesidad de una expresa mención de las mismas.

③ - Petición de las conversaciones previstas en el párrafo 10 de la Carta de 1969. Si en el plazo de tres meses no se lograra un acuerdo sobre el tema de la situación de las representaciones soviéticas de las compañías navieras y las agencias para el servicio de los pesqueros soviéticos, las disposiciones de la citada carta quedarían sin efecto. Esto se debería hacer mediante carta del Subsecretario de Pesca y Marina Mercante al Presidente de "Sovfracht", lo antes posible y al margen del Convenio.

En cuanto a las interferencias formales producidas en el curso de la negociación, se debería hacer todo lo posible para que se respeten las normas que establecen que la negociación de un tratado es competencia del Ministerio de Asuntos Exteriores, si se quiere mantener uno de los axiomas básicos del principio de la unidad de la acción exterior del Estado.

No obstante, V.E. decidirá.

Madrid, 6 de noviembre de 1979.

José Antonio de Yturriaga Barberán,
Subdirector General de Cooperación
Terrestre, Marítima y Aérea Inter-
nacional.