

DOCUMENTO A/CN.4/100

Observaciones de las organizaciones intergubernamentales sobre los artículos concernientes a la pesca comprendidos en los artículos provisionales relativos al régimen de alta mar aprobados por la Comisión de Derecho Internacional en su séptimo período de sesiones, celebrado en 1955.

[*Texto original en inglés*]

[13 de marzo de 1956]

CARTA FECHADA EL 13 DE OCTUBRE DE 1955 DEL SECRETARIO EJECUTIVO DE LA COMISION INTERNACIONAL DE PESCA PARA EL NOROESTE DEL ATLANTICO

En su carta del 24 de agosto de 1955 (LEG 292/8/01) se me invitó a presentar las observaciones que estimara oportunas a los artículos 24 a 33 del Informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones, celebrado del 2 de mayo al 8 de julio de 1955. A este respecto me permito presentar los siguientes comentarios:

Artículo 24 "Sobre la conservación de los recursos vivos del mar". En este caso, como en los demás artículos, se emplea el término "conservación" para definir el objeto de la reglamentación que podría establecerse. Sin embargo, hay ciertas razones para creer que la conservación por sí sola no es ya la finalidad exclusiva de la reglamentación a que están sujetas las pesquerías en todo el mundo. Hemos dejado atrás el período en que sólo se tenía en cuenta la conservación de las especies y hemos entrado en un período en que se procura también, mediante la reglamentación, aumentar las reservas de peces útiles con respecto a la población actual o que podríamos llamar natural. Por ejemplo, cuando se establecen disposiciones para proteger a los lugares de desove y a los reproductores de ciertas especies, a menudo se trata de ofrecer a esa determinada especie ciertas condiciones para su desarrollo que son excepcionalmente favorables en comparación con otras especies de menos valor. Esto significa que no nos limitamos a conservar la población de dicha especie útil, sino que tratamos de desarrollarla y aumentarla. Hay otras reglamentaciones de este tipo y es de prever que se establecerán más en el futuro, cuando haya que aumentar considerablemente el suministro de alimentos procedentes del mar. Podría suceder que más adelante, cuando haya que establecer reglamentaciones de esta naturaleza, el uso exclusivo y constante de la palabra "conservación" que se hace en dichos artículos suscite dificultades. Es posible que algún

país oponga la objeción de que las reglamentaciones que procuramos establecer para desarrollar las pesquerías no están previstas por el derecho internacional ya que no sólo tratan de la conservación de los recursos sino de su desarrollo más allá de su estado actual o natural. Así, pues, existe la posibilidad de que el empleo del término "conservación" en el derecho llegue a ser un obstáculo a la reglamentación que se precisa para el necesario desarrollo de las pesquerías. Me permito sugerir que se considere la posibilidad de agregar, cuando se utilice este término, una explicación en virtud de la cual puedan quedar previstas también con arreglo al derecho todas las reglamentaciones cuyo fin sea promover el desarrollo de las especies.

En el comentario al artículo 24 se emplea el término "pesquerías fijas". Debo reconocer que no comprendo muy bien qué quiere decirse exactamente con dicho término, y puede ser que otros se encuentren en la misma situación. Creo que se trata de un tipo de pesca que se efectúa mediante aparejos fijos o desde lugares de pesca fijos o incluso desde embarcaciones ancladas. (No dispongo del documento a que hace referencia la nota al pie de la página.) Los resultados de los trabajos experimentales efectuados en muchos sitios durante los últimos años demuestran que en un futuro no lejano podrá desarrollarse un tipo de pesquería fija basada en la circunstancia de que puede atraerse a los peces hacia ciertos aparejos fijos por distintos medios (electricidad, luz). Este tipo de pesquería podría muy bien considerarse comprendida dentro del término "pesquerías fijas". Ya se utiliza en escala comercial en agua dulce y también se están efectuando experimentos en escala comercial en mar abierto. Dado el desarrollo que han tenido en los años recientes los buques factoría y las pesquerías flotantes, es fácil imaginarse que las pesquerías de esta índole serán comunes en un futuro no muy lejano. Creo que debería ofrecerse alguna explicación del término "pesquerías fijas" a fin de que quede en claro si las pesquerías del tipo arriba mencionado están comprendidas en dicho término.

DOCUMENTO A/CN.4/103

Informe complementario por J. P. A. François sobre el derecho de las organizaciones internacionales de hacer navegar buques bajo su bandera

[*Texto original en inglés*]

[8 de mayo de 1956]

1. Durante el séptimo período de sesiones de la Comisión de Derecho Internacional, una vez aprobado el artículo 4 de los artículos provisionales relativos al régimen de alta mar, el Relator Especial dió lectura, en la 320a. sesión, celebrada el 27 de junio de 1955, a una carta del Sr. Constantin A. Stavropoulos, Asesor Jurídico de las Naciones Unidas, referente al abanderamiento y a la matrícula de diez embarcaciones de pesca de propiedad

de las Naciones Unidas (A/CN.4/SR. 320, párr. 68). Estas embarcaciones, que habían sido construidas hacia poco en Hong Kong por encargo del Organismo de las Naciones Unidas para la Reconstrucción de Corea (ONURC), fueron enviadas a Fusán (Corea), y entregadas a ciudadanos coreanos. En el trayecto de Hong Kong a Fusán navegaron bajo la bandera y la matrícula de las Naciones Unidas porque debido a las condiciones de propiedad, no pudieron obtener la matrícula británica o la coreana y no se estimó conveniente matricularlas en

¹ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, décimo período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2934), págs. 10—13.*

Liberia, por ejemplo, país en que hubiera sido fácil hacerlo pero con el cual las embarcaciones no tenían la menor relación. A este respecto, y estimando que en lo sucesivo pueden presentarse casos análogos, el Sr. Stavropoulos creyó conveniente que los artículos provisionales relativos al régimen de alta mar, preparados por la Comisión, no excluyesen al menos la posibilidad de que una organización internacional matriculara sus buques. Al propio tiempo, señaló a la atención de la Comisión las cuestiones de la jurisdicción y del derecho aplicable a bordo de los buques que navegan con una matrícula internacional.

2. Con este motivo, varios miembros de la Comisión y su Secretario hicieron declaraciones, ante la Comisión sobre esta cuestión (A/CN.4/SR. 320, párrs. 69 a 104).

3. Por último, por 10 votos contra 1 y una abstención, quedó aprobada la propuesta del Presidente de que en el informe de la Comisión sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones, se insertase un párrafo en los comentarios que dijera que la Comisión examinaría en una fecha ulterior el problema planteado en la carta del Sr. Stavropoulos. El comentario pertinente figura en la página 4 del informe de la Comisión¹.

4. Las cuestiones que hay que resolver pueden dividirse en tres categorías: a) las que se refieren a la posibilidad de que las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales sean propietarias de buques; b) las relativas al abanderamiento, al registro, a la nacionalidad y a la protección de los buques que sean propiedad de las Naciones Unidas o de otras organizaciones internacionales; c) las concernientes al derecho aplicable a dichos buques y a las personas y bienes a bordo.

5. Al absolver estas cuestiones, puede ser útil que la Comisión tenga en cuenta la opinión consultiva de la Corte Internacional de Justicia, del 11 de abril de 1949, sobre la reparación por daños sufridos al servicio de las Naciones Unidas; esa opinión consultiva (I.C.J. Reports, 1949, pág. 179) dice así:

"Hay que reconocer que los Estados Miembros (de las Naciones Unidas), al asignar determinadas funciones a la Organización, con los deberes y obligaciones correspondientes, le han atribuido la competencia necesaria para que pueda desempeñar eficazmente esas funciones.

"En consecuencia, la Corte ha llegado a la conclusión de que la Organización es una persona internacional. Esto no equivale a decir que sea un Estado — no cabe duda de que no lo es — o que su personalidad jurídica, sus derechos y sus deberes sean los mismos que los de un Estado... Esto no significa que la Organización es un sujeto de derecho internacional y que puede tener derechos y deberes internacionales..."²

6. La cuestión de si las Naciones Unidas tienen o no el derecho de poseer buques no puede dar lugar a duda. Tienen desde luego este derecho, ya que, de no ser así, no estaría en condiciones de "desempeñar eficazmente sus funciones", como dice la Corte Internacional de Justicia. La situación descrita en la carta del Sr. Stavropoulos lo demuestra claramente. La misma conclusión se aplica necesariamente a todas las organizaciones internacionales que tengan una capacidad análoga.

7. Por otra parte, la cuestión de si las Naciones Unidas

pueden matricular sus buques en determinado Estado y hacerlos navegar bajo la bandera de ese Estado tampoco puede plantear dificultades. Pero cuando no pueden obtener matrículas para sus buques, o es muy difícil lograrla, ¿tienen o han de tener las Naciones Unidas el derecho de matricular ellas mismas sus buques y de hacerlos navegar con la bandera de las Naciones Unidas?

8. Es obvio que el problema no se resolverá creando una "matrícula de las Naciones Unidas". En efecto, la situación jurídica de un buque de las Naciones Unidas que no estuviese matriculado en un Estado sería muy dudosa, tanto en alta mar como en las aguas territoriales o en un puerto; lo mismo ocurriría con la tripulación y con los pasajeros que pueda llevar. Los buques están regidos por la ley del Estado cuya banderán enarbolan y, a este respecto, la bandera de las Naciones Unidas o de otra organización internacional no puede ser asimilada a la bandera de un Estado. El problema sería insoluble, sobre todo en lo que concierne al derecho civil y penal aplicable a bordo del buque.

9. Como las Naciones Unidas no pueden ofrecer las mismas garantías que los Estados en lo que respecta a la utilización normal de los mares, el derecho internacional no les da el derecho de matricular sus propios buques. De esto no se desprende necesariamente que los buques mencionados en la carta del Sr. Stavropoulos hayan sido ilegalmente dirigidos de Hong Kong a Fusán. No cabe duda de que en aquel caso se podía invocar justificadamente el carácter excepcional de la situación. De todos modos, teniendo en cuenta esta experiencia reciente, las Naciones Unidas han de tratar de resolver los problemas que se plantean. Podría tomarse en consideración la propuesta siguiente:

a) Los Estados Miembros de las Naciones Unidas reconocen una matrícula especial de las Naciones Unidas que dé al buque el derecho en enarbolar la bandera de las Naciones Unidas y de gozar de la protección especial de la Organización;

b) Se autoriza al Secretario General de las Naciones Unidas para concluir, cuando sea necesario, con uno o varios Estados Miembros un acuerdo especial en que se estipule que estos Estados autorizan a los buques de que se trata a enarbolar su bandera junto con la de las Naciones Unidas;

c) Los Estados Miembros de las Naciones Unidas se comprometen mediante un acuerdo general a declarar que su legislación es aplicable a los buques respecto de los cuales hayan concluido un acuerdo especial con el Secretario General, como se prevé en el apartado b) y a asimilar dichos buques a sus propios buques, siempre que ello sea compatible con los intereses de las Naciones Unidas.

d) Los Estados Miembros de las Naciones Unidas declaran en el mismo acuerdo general que reconocen los acuerdos especiales concertados entre el Secretario General y otros Estados Miembros de las Naciones Unidas, previstos en el inciso b), y extienden a las Naciones Unidas la aplicación de todos los acuerdos internacionales en que son partes, referentes a la navegación.

10. Si la Comisión aprobase las propuestas formuladas en el presente informe, sería conveniente insertar en el comentario al artículo 4 de los Artículos provisionales relativos al régimen de alta mar un párrafo en el que se expusiera la opinión de la Comisión a este respecto.

¹ Documentos Oficiales de la Asamblea General, décimo período de sesiones, Suplemento No. 9, pág. 4.

² I.C.J. Reports, 1949, pág. 179.