

sometidos. En muchas ocasiones, no se tratará de dos puntos de vista netamente opuestos, entre los cuales la comisión arbitral habrá de elegir, sino de una diversidad de problemas. Por esta razón, la Comisión se ha decidido por una composición en la que puedan verse representados de la manera más completa posible los diversos intereses. La propuesta de los Estados Unidos limita, al parecer, esta posibilidad (véase el artículo 30 de la propuesta del Sr. Edmonds (A/CN.4/SR.338, párrafo 3), que no concuerda exactamente con la propuesta del Gobierno de los Estados Unidos, pero que el Relator estima también inaceptable).

India (A/CN.4/99)

69. El Gobierno de la India reserva su actitud respecto de los artículos 31, 32 y 33.

Conclusión

70. El Relator es partidario de que se mantenga el

artículo, con algunas modificaciones de redacción.

Artículo 32

71. No se ha formulado ninguna observación.

[En el proyecto del Sr. Edmonds (A/CN.4/SR.338, párrafo 3), se ha suprimido el artículo 32. En efecto, el primer párrafo puede considerarse superfluo teniendo en cuenta las disposiciones contenidas en los artículos 25, 26, 27, 29 y 30 del proyecto del Sr. Edmonds. El párrafo 2 del artículo 32 constituye el párrafo 2 del artículo 33 del proyecto del Sr. Edmonds].

Artículo 33

72. No se ha formulado ninguna observación.

[Este artículo constituye el último párrafo del artículo 33 del proyecto del Sr. Edmonds (A/CN.4/SR.338, párr. 3)].

DOCUMENTO A/CN.4/99 y Add. 1 a 9

Observaciones de los gobiernos sobre los artículos provisionales relativos al régimen de alta mar y sobre el proyecto de artículos relativos al régimen del mar territorial, aprobados por la Comisión de Derecho Internacional en su séptimo período de sesiones, celebrado en 1955¹

1. Austria

Documento A/CN.4/99/Add.1

CARTA DE LA MISION DE AUSTRIA EN LAS NACIONES UNIDAS, DE FECHA 14 DE MARZO DE 1956

[*Texto original en inglés*]

Con referencia a su carta LEG 292/9/01 de 31 de enero de 1956, sobre el capítulo II del último informe de la Comisión de Derecho Internacional que contiene los "Artículos provisionales referentes al régimen de alta mar" y el capítulo III con el "Proyecto de artículos referentes al régimen del mar territorial", tengo el honor de comunicarle, por encargo de mi Gobierno, que Austria no tiene ninguna observación que formular a esos dos proyectos.

2. Bélgica

Documento A/CN.4/99

OBSERVACIONES TRANSMITIDAS EN NOTA VERBAL DE FECHA 9 DE ENERO DE 1956 POR LA MISION PERMANENTE DE BELGICA ANTE LAS NACIONES UNIDAS

[*Texto original en francés*]

A. REGIMEN DE ALTA MAR

Artículo 2. Libertad de la alta mar

1. En la Comisión se ha discutido en diversas oportu-

nidades el verdadero alcance del término "jurisdicción". En el informe actual se expresa que en el artículo 2 ese término tiene un sentido muy amplio, que no sólo abarca la función judicial, sino toda forma de soberanía o de autoridad.

Cabe preguntarse si no sería oportuno definir el alcance de este término en el propio artículo 2, especialmente teniendo en cuenta que en el capítulo III, artículo 1 (régimen del mar territorial), se habla de la "soberanía" del Estado sobre el mar territorial.

Habida cuenta de estas circunstancias, podría redactarse el artículo 2 de forma que comenzara diciendo:

"Estando la alta mar abierta a todas las naciones, ningún Estado podrá someterla a su jurisdicción, soberanía o autoridad. La libertad..."

Artículo 5. Derecho de enarbolar bandera

2. Este artículo impone ciertos requisitos para el reconocimiento del carácter nacional de un buque.

Uno de ellos es que el buque "pertenezca" al Estado. ¿Debe entenderse este término en su sentido estricto de "pertenecer como propiedad", o puede interpretarse que un buque fletado por un Estado (por ejemplo, para una misión especial) también "pertenece" a este Estado? Si ésta no es la interpretación correcta, parece que corresponde dar la debida precisión al texto.

A este respecto es oportuno referirse al artículo 8, en cuya virtud se reconocería inmunidad a las buques "pertenecientes" al Estado o explotados por él y destinados exclusivamente a un servicio oficial.

El párrafo 1 del artículo 5 podría redactarse así:

"Que el buque pertenezca al Estado o sea explotado por él."

3. En cuanto a los requisitos exigidos en los casos de buques de propiedad privada, parece que sería difícil exigir en todas las circunstancias que una persona esté "legalmente domiciliada" y "resida efectivamente" en

¹ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, décimo período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2934), Caps. II y III.* Los Gobiernos de Italia y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte enviaron también observaciones sobre los proyectos de artículos relativos a la plataforma continental y a la zona contigua, aprobados por la Comisión de Derecho Internacional en su quinto período de sesiones, que se reproducen en *Documentos Oficiales de la Asamblea General, octavo período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2456), cap. III.*

el territorio del Estado. En efecto, el derecho civil de ciertos Estados establece una distinción entre "domicilio" y "residencia", mientras que en otros países tal distinción no existe. Siendo esto así, no habría uniformidad en los requisitos fundamentales.

En derecho belga, la ley del 20 de septiembre de 1903 sobre patentes de navegación tiene en cuenta esa distinción y se aplica desde entonces teniendo en cuenta bien la residencia o bien el domicilio (párrafo C del artículo 3).

En consecuencia, las partes pertinentes de los incisos a) y b), párrafo 2 del artículo 5, podrían redactarse así:

"... personas legalmente domiciliadas o que residan efectivamente..."

4. Parece que uno de los propósitos de la Comisión de Derecho Internacional ha sido exigir como requisito esencial para tener el derecho de anarbolar bandera, la presencia efectiva de la persona propietaria del buque en el Estado cuya bandera enarbola.

La legislación belga tiene en cuenta este mismo requisito. En efecto, la ley de 1903 exige esta presencia, no sólo tratándose de personas sino también de sociedades, cuya sede debe estar establecida en Bélgica.

5. Sin embargo, acerca de las sociedades, el proyecto de la Comisión hace una distinción, pues no exige que las sociedades colectivas sean las establecidas con arreglo al derecho nacional ni que tengan su sede en el país cuya bandera deseen enarbolar en sus buques: solamente los socios personalmente responsables de la sociedad deben estar legalmente domiciliados en el país y residir efectivamente en su territorio.

6. En el proyecto de ley presentado a las Cámaras belgas con objeto de modificar la ley del 20 de septiembre de 1903 relativa a patentes de navegación (documento del Senado No. 153-Sesión del 2 de febrero de 1954), no se considera que la patente de navegación es atributiva de la nacionalidad, sino declarativa. La nacionalidad del buque dependerá de la de sus propietarios, según quede consignada en la matrícula obligatoria (véase el proyecto de ley destinado a establecer la matrícula obligatoria de buques y embarcaciones, Documento del Senado No. 155—sesión del 2 de febrero de 1954).

El régimen que se implantaría conforme a este proyecto no introduce cambios en el establecido por la ley de 1903 respecto a las personas, pero prevé una modificación en cuanto a las sociedades: se considerarían belgas los buques que fuesen en más de la mitad propiedad de: a) sociedades comerciales constituídas de conformidad con la ley belga, cuyo establecimiento principal estuviese en Bélgica; b) sociedades comerciales extranjeras constituídas de conformidad con una ley extranjera, a condición de que su establecimiento principal estuviese en Bélgica, o de que estuviesen representadas por no menos de un administrador y dos directores de nacionalidad belga domiciliados en Bélgica.

7. Al parecer convendría revisar las disposiciones del artículo 5 del proyecto de la Comisión de Derecho Internacional, porque la distinción prevista en los incisos b) y c) se establece entre las sociedades de personas por una parte y las sociedades de capital, por la otra.

8. Al discutirse la sugestión del Sr. STAVROPOULOS, Asesor Jurídico de las Naciones Unidas, de que se estudiara la posibilidad de enarbolar la bandera de las Naciones Unidas en algunos buques (A/CN.4/SR.320/

Sub.68 y siguientes), se declaró que el artículo 5 no excluía la matrícula de buques pertenecientes a "personas jurídicas".

Sin embargo, el artículo 5 se limita a imponer condiciones a las personas naturales o a las personas jurídicas expresamente determinadas, a saber, las sociedades colectivas y las sociedades por acciones. Cabe preguntarse cuál sería la situación de una asociación de utilidad pública o no lucrativa que con un propósito humanitario o científico, por ejemplo, quisiera colocar un navío bajo una bandera determinada.

Artículo 8. Inmunidad de los buques del Estado que no sean buques de guerra

9. Se pueden presentar varias posibilidades:

1) Buques de propiedad del Estado, destinados a un servicio oficial con fines que pueden ser o no comerciales;

2) Buques de propiedad privada, destinados a un servicio oficial con fines:

a) No comerciales,

b) Comerciales.

10. ¿Debe entenderse que el artículo 8 se aplica a todos los casos, o que excluye el previsto en el apartado a) del punto 2? El comentario sobre este artículo parece confirmar la primera posibilidad cuando dice: "no había razones suficientes para no conceder a los buques del Estado, destinados a un servicio comercial del gobierno, la misma inmunidad que a los demás buques del Estado".

Sin embargo, esta interpretación sólo es posible si se admite que el párrafo 1 del artículo 5 debe interpretarse en el sentido sugerido en el punto 2.

11. La Declaración de La Haya de fecha 3 de julio de 1955, relativa a la Convención internacional para reglamentar las funciones de policía en el Mar del Norte, firmada el 6 de junio de 1882 por Bélgica, Dinamarca, Francia, los Países Bajos, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la República Federal de Alemania, reconoce a buques que no sean los de guerra el derecho de ejercer funciones de policía respecto a la pesca en el Mar del Norte.

12. Por otra parte, si se admite que las embarcaciones de pesca pertenecientes al Estado o explotadas por él gozan como los buques de guerra de completa inmunidad en cuanto a la jurisdicción de cualquier otro Estado que no sea el de su bandera, convendría tener en cuenta este hecho al establecer las medidas de fiscalización internacional sobre el cumplimiento de la Convención *Overfishing*. En efecto, ciertos Estados podrían escapar a esta fiscalización explotando oficialmente sus embarcaciones de pesca.

Piratería

Artículo 15. Acto de piratería

13. Como este artículo es una excepción al artículo 14, parece poco lógico decir que los "actos de piratería" estarán asimilados a "actos cometidos a bordo de un buque de carácter privado". La redacción siguiente sería más adecuada:

"Cuando los actos previstos en el artículo 14 sean perpetrados por la tripulación amotinada de un buque

de guerra o una aeronave militar, también se los considerará como actos de piratería.”

Artículo 16. *Buque pirata*

14. El artículo define como buques piratas a los *destinados* a cometer actos de piratería.

Sin embargo, el artículo 18 sólo permite—según su comentario—el apresamiento del buque en el caso en que *realmente haya cometido* actos de piratería.

Por otra parte, de la lectura del artículo 15 se debe deducir que aun cuando en principio un buque de guerra no puede considerarse como “*destinado*” a cometer actos de piratería, podría sin embargo convertirse en un buque pirata.

Por lo menos la definición debería establecer lo siguiente:

”Se considerarán buques y aeronaves piratas los buques o las aeronaves que hayan cometido cualquiera de los actos mencionados en el inciso 1 del artículo 14, o los buques o aeronaves que las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentren destinen a cometer dichos actos.

Artículo 18. *Apresamiento de un buque pirata*

15. Si se tiene en cuenta la modificación sugerida en el párrafo precedente, el artículo 18 reflejaría exactamente lo que se expresa en su comentario. En caso contrario, debería disponerse que sólo cabría proceder al apresamiento de un buque cuando éste hubiese perpetrado actos de piratería. Por consiguiente, también resultaría más lógica la disposición del artículo 19 sobre el apresamiento por *sospechas* de piratería.

B. REGIMEN DE ALTA MAR. PESCA

Artículo 29. *Medidas unilaterales de un Estado*

16. Este artículo es aún demasiado vago en lo referente al concepto de “*zona contigua*”.

La Conferencia Técnica Internacional para la Conservación de los Recursos Vivos del Mar, celebrada en Roma del 18 de abril al 10 de mayo de 1955, no se pronunció sobre el estudio de la zona contigua.

Por otra parte, se plantean serias dudas acerca de los incisos *a*) y *b*) del párrafo 2, en cuya virtud la adopción de las medidas previstas estaría sujeta a la existencia de pruebas que las justifiquen. Ningún Estado estará jamás en condiciones de probar científicamente la necesidad imperiosa y urgente de adoptar medidas de conservación de los recursos vivos, ni de presentar dictámenes científicos valederos.

Por último, el párrafo 3 prevé la posibilidad de aplicar medidas que siguen siendo objeto de discusión; esta discusión se planteará precisamente porque las pruebas mencionadas no podrán ser satisfactorias. ¿Puede admitirse que a pesar de esta circunstancia el Estado interesado podrá aplicar esas medidas?

Por otra parte, es poco tranquilizadora la perspectiva de dejar librada al criterio del Estado interesado la determinación del carácter “razonable” del plazo dentro del cual los otros Estados deben llegar a un acuerdo con él (párrafo 1). Además, el término “razonable” se presta a una interpretación muy amplia.

Aun cuando se pueda recurrir al procedimiento arbitral,

el mantenimiento del principio de que puede aplicarse la medida criticada hará las negociaciones tiendan a prolongarse indebidamente. Si una vez hecho el arbitraje se declarase que las medidas son contrarias a las normas internacionales, habría que declararlas inválidas; pero para los efectos prácticos ya sería demasiado tarde. El procedimiento previsto no es una garantía contra la adopción de esta clase de medidas.

En estas circunstancias, si no puede lograrse la supresión del artículo 29, cabría abogar por que al menos se suprimiese la parte del párrafo 3 que dice: “las medidas adoptadas continuarán en vigor hasta que se dicte la decisión arbitral”. En efecto, es preferible que las medidas objeto de controversia no se apliquen hasta que la Comisión Arbitral dicte su fallo.

C. REGIMEN DEL MAR TERRITORIAL

Artículo 3. *Anchura del mar territorial*

17. Después de los largos y animados debates sostenidos sobre este particular, que ponen de manifiesto las loables tentativas de los miembros de la Comisión por llegar a una fórmula concreta, es oportuno destacar cuanto decimos a continuación, sobre todo acerca del texto propuesto en el informe.

18. Convendría lograr que todos los países aceptaran el principio reconocido por la Comisión, de que el derecho internacional no autoriza a extender el mar territorial más allá de 12 millas. Con este principio por lo menos se pondría freno a las pretensiones cada vez mayores de ciertos países.

19. Por otra parte, al decir que el derecho internacional no obliga a los Estados a reconocer una anchura mayor de tres millas (párrafo 3), se reconoce implícitamente el principio de que es necesario llegar a un acuerdo internacional sobre los límites del mar territorial, principio que Bélgica siempre ha defendido.

La Comisión reafirma el derecho de los Estados a no reconocer a otros el derecho a extender los límites a más de 12 millas. Pero si se quiere aclarar la incertidumbre jurídica en que se encontrarán los nacionales de estos Estados, es indispensable llegar a un acuerdo con el Estado que haya extendido sus límites. En lo que se refiere a Islandia, por ejemplo, no tiene objeto reconocer a la Gran Bretaña, a Bélgica y a otros países el derecho de impugnar los nuevos límites islandeses, si al mismo tiempo se reconoce a Islandia el derecho de fijar esos límites. Si por una parte la tesis de la Comisión se ajusta al derecho internacional (véase A/CN.4/SR.328/Sub.42), por otra no resuelve las dificultades prácticas.

20. Teniendo en cuenta las posibilidades que en materia de pesca ofrece la aplicación de los artículos 24 a 33 del capítulo relativo a la alta mar, y en especial la del artículo 29, es muy probable que, según se lo expresa en el artículo 3, el principio de un máximo de 12 millas sea aceptado por la mayoría de los países.

21. Por tanto, sería posible llegar a la solución de fijar mediante acuerdos internacionales un límite que no sea el de las tres millas ni exceda el de las 12 millas.

Artículo 5. *Líneas de base rectas*

22. Este artículo prevé que la línea que ha de servir de base para medir la anchura del mar territorial puede separarse de la faja de bajamar, cuando las circunstan-

cias impongan un régimen especial (profundas hendiduras de la costa, islas situadas en la proximidad inmediata de la costa, intereses económicos).

A pesar de que el párrafo 1 de este artículo fué aprobado en la Comisión por 10 votos contra 3, no parece justificarse la inclusión del criterio relativo a "intereses económicos peculiares de una región, cuya realidad e importancia esté demostrada por un largo uso". El fallo emitido por la Corte Internacional de Justicia acerca de un litigio sobre pesquerías no acepta que los "intereses económicos" por sí solos constituyan justificación suficiente para la adopción de las líneas de base rectas.

Artículo 7. Bahías

23. Sobre este particular cabe recordar que en la Convención de La Haya de fecha 6 de mayo de 1882 la anchura máxima de la boca de la bahía se fija en 10 millas.

Artículo 13. Delimitación del mar territorial en la desembocadura de un río

24. Véase al respecto el párrafo 23.

Artículo 15. Delimitación de los mares territoriales de dos Estados adyacentes

25. La sugerencia hecha anteriormente por Bélgica acerca de este artículo (el antiguo artículo 16) no ha sido tenida en cuenta.

Artículo 23. Buques del Estado explotados con fines comerciales

26. Véanse los párrafos 2 y 9 en lo tocante a la definición de "buques del Estado".

Artículo 25. Buques de guerra

27. El artículo correspondiente, o sea el 26 del proyecto anterior, establecía el principio de derecho de paso inocente sin autorización o notificación previa. Algunos miembros de la Comisión pidieron que se especificase que este paso sólo constituía una simple condescendencia, y que estaba subordinado al consentimiento del Estado ribereño. Bélgica comparte este punto de vista.

La mayoría se pronunció en el mismo sentido, y el artículo 25 actual ha sido modificado. De conformidad con el nuevo texto, el Estado tendría derecho a negar el paso, aun cuando se cumplieran los requisitos exigidos a los buques mercantes.

3. Brasil

Documento A/CN.4/99

OBSERVACIONES TRANSMITIDAS EN NOTA VERBAL DE FECHA 19 DE DICIEMBRE DE 1955 POR LA MISION PERMANENTE DEL BRASIL ANTE LAS NACIONES UNIDAS

[*Texto original en portugués*]

I. Régimen de alta mar

a) Respecto al artículo 5 sugerimos que en lo referente al reconocimiento del carácter nacional de un buque se establezca que bastará que éste pueda probarlo fácilmente, no sólo por el nombre del buque y del lugar de matrícula, claramente marcados en un lugar visible, sino también por medio de la documentación del barco (*ship's papers*);

b) En cuanto a la persecución (artículo 22), estimamos conveniente establecer que, para que el Estado ribereño pueda ejercer el *derecho de persecución*, será suficiente que ese Estado, en defensa de sus legítimos intereses, tenga motivos serios para sospechar que se ha cometido o está a punto de cometerse un delito con violación de sus leyes y reglamentos, tal como está previsto, por ejemplo, en el artículo 9 del tratado concertado en Helsingfors el 19 de agosto de 1925, entre Finlandia y varios otros países;

c) Creemos que, en lugar de establecer simplemente la comisión arbitral prevista en el artículo 31, convendría recomendar a las Naciones Unidas la creación de un organismo internacional marítimo permanente con carácter de organismo especializado, cuya misión consistiría no sólo en resolver controversias tales como las mencionadas en los artículos 26 a 30, sino también en realizar estudios técnicos sobre los problemas relativos a la protección y el aprovechamiento de los recursos vivos del mar.

II. Régimen del mar territorial

a) Observamos que el proyecto no establece ninguna norma sobre la zona contigua, pese a que la menciona en el artículo 22. Además, estimamos conveniente reconocer que la zona contigua puede tener una extensión de 12 millas a partir de la costa, cuando se trate de Estados cuyo mar territorial no se extiende más allá de las seis millas; y sólo para determinados propósitos especiales, o, mejor dicho, para los fines que se indican en el artículo respectivo aprobado por la Comisión en su quinto período de sesiones (1953); entre esos fines quizás podría incluirse el derecho exclusivo de pesca, o por lo menos de su reglamentación y fiscalización destinada a proteger los recursos vivos del mar en esa zona;

b) Con relación al artículo 7, observamos: 1) que la definición de bahía que se da en ese artículo, nos parece innecesaria y complicada. Sin embargo, si se quiere dar una definición, nos parece preferible la propuesta por el Gobierno británico en su respuesta al cuestionario de la Comisión preparatoria de la Conferencia de 1930, según la cual, para establecer la línea de base, la bahía debe constituir "a distinct and well defined inlet, moderate in size, and long in proportion to its width" (S.D.N., *Conférence pour la codification du droit international*, II, pág. 163); 2) que consideramos muy exagerada la extensión de 25 millas prevista para establecer la línea de base en la entrada o en el interior de la bahía, sobre todo si se tiene en cuenta que en la práctica (salvo, naturalmente, en el caso de las bahías llamadas "históricas") esa extensión no ha excedido en general de las 12 millas;

c) Respecto de las radas (a las que se refiere el artículo 9), insistimos sobre el punto de vista que hemos sustentado sin éxito ante la Comisión de Derecho Internacional, y lo reiteramos basándonos entre otras cosas en la opinión de los grandes maestros del derecho internacional público en materia marítima; por ejemplo, Gilbert Gidel sostiene que "todas las radas deben estar sometidas al régimen jurídico de las aguas interiores" (Gidel, *Le droit international public de la mer*, II, pág. 22 y siguientes. Véase también C. John Colombos, "The International Law of the Sea", 3a. edición, 1954, párrafo 78, pág. 66, y J. L. de Azcárraga, "Régimen jurídico de los espacios marítimos", pág. 109. Consúltese *Openheim-Lauterpacht*, 7a. edición, párrafo 190 c), pág. 455).

d) Con respecto a las islas, escollos y bajíos, a los que se refieren los artículos 10 y 11, reiteramos que no nos parece razonable que, mientras los meros escollos y bajíos podrán servir como puntos de partida para determinar la extensión del mar territorial, dando el carácter de aguas interiores a las que se encuentren entre los mismos y la costa, no suceda lo mismo con las islas que estén en igual situación. También juzamos conveniente que se limite de algún modo la posibilidad de basarse en la existencia de dichos escollos o bajíos, así como de las islas que estén en igual situación, para determinar la extensión del mar territorial. Así, en lugar de establecer que cuando los escollos, etc., "están situados total o parcialmente dentro del mar territorial", podrán servir para ese fin, convendría decir, por ejemplo, que los mismos producirán tal efecto cuando se encuentren dentro de una distancia de tres millas de la costa. De este modo se evitará que la faja de aguas territoriales de un Estado pueda ensancharse excesivamente en determinados puntos.

4. Camboja

Documento A/CN.4/99/Add.2

CARTA DE FECHA 2 DE ABRIL DE 1956, DEL MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES DE CAMBOJA

[Texto original en francés]

Con referencia a su carta LEG 292/9/01 LEG 292/8/01 de fecha 31 de enero de 1956 en la que me señalaba el informe de la Comisión del Derecho Internacional, sobre los trabajos realizados en su séptimo período de sesiones, tengo el honor de transmitirle las siguientes observaciones sobre los proyectos.

I. En materia de derecho marítimo, Camboja no tiene legislación propia elaborada desde su independencia.

Actualmente, se aplican los principios jurídicos del derecho francés.

De todos modos, el proyecto sometido a nuestra consideración presenta un gran interés y se tendrá en cuenta en la medida de lo posible cuando en Camboja se elebore un Código Marítimo. Los principios que en él se enuncian están en armonía a la vez con el derecho internacional y con el derecho de Camboja.

No tenemos ninguna observación que formular sobre el capítulo del proyecto relativo al régimen de alta mar.

II. En cuanto al capítulo III referente al "mar territorial", Camboja ha adoptado las normas jurídicas del derecho francés, que fija para el mar territorial una anchura de tres millas, con una zona contigua más ancha para las jurisdicciones de policía o de aduana. La anchura de tres millas es, al parecer, la fórmula que mejor puede conciliarse con el respeto del principio de la libertad de los mares.

Además, el Gobierno de Camboja desea que esta solución sea admitida por todos los Estados, ya que sería contrario al principio de la igualdad entre los Estados el hecho de que no se hallasen todos sometidos a las mismas normas en este punto de derecho internacional.

Además, el límite de tres millas no impide en modo alguno que se ejerciten los derechos soberanos del Estado sobre la plataforma continental (artículo 2 del proyecto redactado durante el quinto período de sesiones de la

Comisión del Derecho Internacional,² del 1° de junio al 14 de agosto de 1954).

III. Camboja desea secundar en esta materia los esfuerzos de la Asamblea de las Naciones Unidas, para lograr una legislación marítima uniforme.

5. Canadá

Documento A/CN.4/99/Add.7

NOTA VERBAL DEL DEPARTAMENTO DE ASUNTOS EXTERIORES DEL CANADA, DE FECHA 7 DE MAYO DE 1956

[Texto original en inglés]

El Secretario de Estado encargado de los Asuntos Exteriores saluda muy atentamente al Secretario General de las Naciones Unidas y tiene el honor de referirse a la carta del Asesor Jurídico de fecha 24 de agosto de 1955, ref.: LEG. 292/9/01, en la que se invitaba al Gobierno del Canadá a formular observaciones sobre los Artículos provisionales referentes al régimen de alta mar, aprobados por la Comisión de Derecho Internacional en su séptimo período de sesiones.

El Secretario de Estado encargado de los Asuntos Exteriores quedaría muy agradecido si se pudiera transmitir a la Comisión de Derecho Internacional una copia de los siguientes comentarios sobre el Capítulo II: "Pesca", de los Artículos provisionales de la Comisión de Derecho Internacional referentes al régimen de alta mar.

Artículo 26

Como los nacionales de dos o más Estados pueden dedicarse a la pesca en cualquier zona, pero no necesariamente en el mismo banco, y como es posible que las actividades pesqueras de uno o más Estados se desarrollen en muy reducida escala, sería razonable disponer que la pesca a que se hace referencia es la que se efectúa en una escala importante y que las medidas prescritas se refieren al banco en que los Estados de que se trate tengan intereses comunes.

Artículo 27

El comentario anterior es aplicable también al párrafo 1 de este artículo, es decir, que no basta con que se pesque en la misma zona, sino que se ha de pescar en gran escala y en el mismo banco.

Este artículo quedará sujeto al "principio de abstención" que se menciona más adelante.

Artículo 28

Un Estado ribereño tiene siempre un interés especial en los recursos vivos de la alta mar contigua a su costa por el mero hecho de tratarse de una zona contigua. Este interés debe reconocerse sin ninguna duda. El "interés especial" del Estado ribereño quedó reconocido en el Informe de la Conferencia Técnica para la Conservación de los Recursos Vivos del Mar, celebrada en Roma en 1955 (A/CONF.10/6, páginas 2 y 3, Sección II, párrafo 18).³ Debería suprimirse en el párrafo 1 la frase "que tenga un interés especial en el mantenimiento de la productividad de los recursos vivos".

² *Documentos Oficiales de la Asamblea General, octavo período de sesiones, Suplemento No. 9.*

³ Publicaciones de las Naciones Unidas, No. de venta 1955.II.B.2, párr. 18.

Artículo 29

Las mismas observaciones pueden aplicarse a este artículo.

Artículo 30

Aunque en determinadas circunstancias pueda estar justificado que un Estado cuyos nacionales no se dedican a la pesca en una región de alta mar no contigua a sus costas pida a los Estados cuyos nacionales se dedican a la pesca en ella que tomen las medidas de conservación necesarias, hay que evitar que la petición se extienda a otras medidas que habrían de tomarse necesariamente dentro de las fronteras del Estado cuyos nacionales se dedican a la pesca. En este artículo se podría muy bien estipular que el Estado cuyos nacionales se dedican a la pesca no tiene ninguna obligación de tomar medidas dentro de sus fronteras.

Artículo 31

De surgir diferencias en cuanto a la composición de la comisión arbitral, parece lógico que todas las partes en litigio tengan derecho a estar representadas en la comisión arbitral que se designe.

El Gobierno del Canadá opina que estos artículos deben quedar sujetos al "principio de la abstención" que se estudió en la Conferencia Técnica Internacional para la Conservación de los Recursos Vivos del Mar, celebrada en Roma en 1955, y que se enuncia en el Informe de la Conferencia (página 8, párrafos 61-62) en los siguientes términos:

"Se plantea un caso especial cuando los países han restablecido, desarrollado o mantenido reservas de peces—mediante investigación, reglamentación de las actividades de sus propios pescadores y otros procedimientos—de forma que su productividad se conserva y utiliza en un nivel razonable que se aproxima al máximo sostenible, y cuando la conservación de ese nivel de productividad depende de que se sigan efectuando las investigaciones y aplicando la reglamentación citadas. En estas condiciones, la participación de otros Estados en la explotación de la reserva no aumentará los recursos alimentarios de la humanidad, sino que pondrá en peligro el éxito del programa de conservación. Cuando uno o más países tengan oportunidad de desarrollar o restablecer la productividad de sus recursos y cuando tal desarrollo o restablecimiento que efectúan el Estado o Estados que los explotan sea necesario para mantener la productividad de los recursos, se deben establecer condiciones que favorezcan tal política.

"*Procedimientos existentes.* La Convención Internacional para la Pesca en el Pacífico Septentrional establece un método para resolver este caso especial. En ella se reconoce que los nuevos participantes en esas pesquerías ponen en peligro el éxito continuo del programa de conservación. En tales circunstancias, el Estado o Estados que no participan en la explotación de las reservas de que se trata se comprometerán a abstenerse de pescar cuando la Comisión correspondiente determine que la reserva satisface razonablemente las siguientes condiciones:

"a) Que las pruebas basadas en la investigación científica demuestran que la mayor explotación de la

reserva no significará un aumento importante del rendimiento;

"b) Que, a efectos de conservación, la explotación de la reserva está limitada o reglamentada de cualquier otra forma por cada parte que participa en la explotación en gran escala del recurso;

"c) Que la reserva está siendo objeto de un amplio estudio científico para descubrir si se utiliza íntegramente y qué condiciones son necesarias para mantener su máxima productividad sostenida. La Convención estipula que, cuando se satisfagan estas condiciones, se recomendará a los Estados que no explotan en gran escala la reserva que se abstengan de pescarla, mientras que los Estados que sí la explotan en gran escala continuarán aplicando las medidas de conservación necesarias. Mientras tanto, los Estados que se abstienen podrán participar en la explotación de otras reservas de peces de la misma zona."⁴

6. Chile*Documento A/CN.4/99/Add.1*

CARTA DE FECHA 16 DE MARZO DE 1956 DE LA MISION PERMANENTE DE CHILE ANTE LAS NACIONES UNIDAS

[*Texto original en español*]

Con relación a la nota de Vuestra Excelencia N° LEG 292/9/01 de fecha 24 de agosto último, por la cual se sirvió invitar a mi Gobierno a formular observaciones al proyecto provisional (Doc. A/CN.4/94) de artículos relativos al dominio marítimo, adoptado durante el séptimo período de sesiones de la Comisión de Derecho Internacional, tengo el honor de transmitirle al respecto la siguiente respuesta de Chile:

La posición del Gobierno de Chile frente al proyecto provisional de artículos relativos al dominio marítimo, ha quedado determinada por la legislación interna del país, por los convenios internacionales suscritos con Ecuador y Perú, y por la actitud asumida por Chile en el seno de los organismos internacionales competentes.

En este sentido, cabe señalar:

La Declaración presidencial de soberanía, de 3 de junio de 1947;

Los Convenios suscritos en Santiago, con Ecuador y Perú, en agosto de 1952; y los Convenios complementarios suscritos en Lima, en diciembre de 1954, con esos mismos países;

La actuación de la Delegación de Chile en la Conferencia Técnica Internacional sobre Conservación de los Recursos Vivos del Mar, celebrada en Roma en 1955, bajo los auspicios de la FAO;

La posición asumida en la III Reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos, celebrada en México en enero de 1956, y, especialmente, la Resolución aprobada por dicha entidad internacional, por amplia mayoría de votos, sobre los temas de referencia.

Por último, los puntos de vista que sostendrá Chile en la Conferencia Especializada Interamericana que se celebrará en la República Dominicana, completarán el conjunto de antecedentes que determinen la posición del Gobierno de Chile frente a los proyectos provisionales pre-

⁴ *Ibid.*, párrs. 61 y 62.

parados por la Comisión de Derecho Internacional, sobre el régimen jurídico de alta mar y del mar territorial.

Por tratarse de una materia en acelerado período de evolución, y dentro de nuestro criterio de favorecer el pronunciamiento continental sobre estos problemas, el Gobierno de Chile estima que no podrá dar una respuesta más explícita a lo solicitado en la Nota que se contesta, mientras no se hayan llevado a cabo los debates al respecto en la reunión de Ciudad Trujillo.

Asimismo, tengo el agrado de remitir a Vuestra Exce-lencia un ejemplar adjunto de la Resolución aprobada sobre este particular en la III Reunión del Consejo Inter-americano de Jurisconsultos, celebrada en México en enero de 1956.⁵

7. China

Documento A/CN.4/99

OBSERVACIONES TRANSMITIDAS EN CARTA DE FECHA
9 DE FEBRERO DE 1956 POR LA MISION PERMANENTE
DE CHINA ANTE LAS NACIONES UNIDAS

[*Texto original en chino*]

I. Observaciones sobre los artículos provisionales relativos al régimen de alta mar

1. El artículo provisional 10 dispone que, en caso de abordaje en alta mar, las acciones judiciales contra las personas responsables del accidente sólo podrán ejercerse ante las autoridades del Estado al cual pertenezca el buque en que presten servicio dichas personas o bien ante las autoridades del Estado de que sean nacionales. Esta disposición es incompatible con los artículos 3 y 4 del Código Penal de China.

El Gobierno de China estima que, si bien la jurisdicción criminal es principalmente territorial, no por ello debe entenderse que un Estado sólo puede ejercer la jurisdicción en caso de delitos cometidos enteramente dentro de los límites de su territorio. Debe reputarse que un delito se ha cometido en el territorio de un Estado si el acto manifiesto constitutivo de delito se comete en el territorio de dicho Estado o si el delito produce efectos en su territorio. En ambos casos el delito cae dentro de la competencia penal del Estado de que se trata. Es un principio generalmente aceptado en la legislación penal moderna e incorporado al Código Penal de China.

En caso de abordaje, si se comete un acto ilegal o lesivo que lleva aparejada la responsabilidad criminal de la tripulación de uno de los buques y dicho acto produce efectos en un buque de distinta nacionalidad, el delito queda asimilado a un delito que produce efectos en el territorio del Estado al cual pertenece la nave que ha sido víctima del abordaje. De conformidad con el principio antes expuesto, no puede haber duda de que tal delito cae dentro de la jurisdicción penal de dicho Estado.

Esta regla quedó afirmada inequívocamente en la sentencia que pronunció en 1927 el Tribunal Permanente de Justicia Internacional sobre el asunto del *Lotus*. Es de señalar que, al contrariar esta regla, el artículo provisional de que se trata está en contradicción con el concepto de territorialidad aceptado ahora por la mayoría de los

Estados en cuanto se refiere a la jurisdicción criminal. Por esta razón el Gobierno de China no puede aceptar el artículo provisional 10.

En el Informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones se declara que las decisiones que figuran en la Convención Internacional para la unificación de ciertas normas sobre la competencia penal en materia de abordaje y otros incidentes de la navegación, firmada en Bruselas en 1952, modifican la regla establecida en la sentencia pronunciada sobre el caso del *Lotus*. Comoquiera que esta Convención no tiene todavía aceptación general, sus disposiciones sólo pueden tener una aplicación limitada como reglas de derecho internacional.

2. Se ha dicho que la piratería consiste en navegar para provecho personal, sin autorización de ningún Estado, con el objeto de cometer depredaciones en la propiedad o actos de violencia contra las personas (véase el *Report of the Subcommittee of the League of Nations Committee of Experts for the Progressive Codification of International Law* (Informe del Subcomité del Comité de Expertos de la Sociedad de las Naciones para la codificación progresiva del derecho internacional), 1927, pág. 116). Esta definición de la piratería es muy restringida.

En el sentido lato del término, también se puede considerar que comete un acto de piratería todo tripulante o pasajero que a bordo de un buque hace uso de violencia o de las amenazas contra otro tripulante o pasajero con la intención de saquear o robar, o pilota o manda el buque con ese fin. Esta interpretación está completamente de acuerdo con las opiniones de los tratadistas de derecho internacional y de las autoridades en esta materia, y ha sido adoptada por el Código Penal de China en el cual se prevé el castigo que corresponde a ambos tipos de piratería (véanse el párrafo 8 del artículo 5, y los párrafos 1 y 2 del artículo 333 del Código Penal de China).

Teniendo en cuenta que el artículo provisional 14 da una definición limitada de la piratería, el Gobierno de China estima que se debe modificar el citado texto de manera que comprenda el sentido lato que se da a este concepto en el apartado anterior.

3. Los artículos provisionales 25 y 26, relativos a la reglamentación y fiscalización de la pesca, parecen favorecer a los Estados cuyos nacionales ya están ocupados en dichas actividades en una zona determinada de alta mar, y no toman en cuenta los intereses posibles de los Estados cuyos nacionales pudieran en el futuro dedicarse a la pesca en esa misma zona. El Gobierno de China considera que conviene adoptar las disposiciones suplementarias del caso a fin de dejar a salvo esos intereses.

II. Observaciones sobre el proyecto de artículos provisionales relativos al régimen del mar territorial

1. En el artículo 3 del proyecto, la Comisión de Derecho Internacional reconoce el derecho de todo Estado a decidir la extensión que debe tener su mar territorial dentro de una distancia comprendida entre 3 y 12 millas. Si bien esta fórmula parece convenir dadas las circunstancias, el Gobierno de China desea reservar su posición por el momento sobre esta materia.

2. El Gobierno de China acepta enteramente las disposiciones del artículo 7 del proyecto según el cual las aguas de una bahía estarán consideradas como aguas

⁵ No se inserta en este documento. La resolución se reproduce como anexo I al documento A/CN.4/102.

interiores si la línea trazada a través de su boca no excede de 25 millas; y si la entrada de la bahía tiene una anchura superior a 25 millas, la línea de demarcación se trazará en el interior de la bahía.

ANEXO

TEXTO DE LOS ARTICULOS 3, 4, 5 Y 333 DEL CODIGO PENAL DE CHINA ⁶

Artículo 3

Las disposiciones de este Código serán aplicables a todo delito que se cometa dentro de los límites territoriales de la República de China. Los delitos que se cometieren a bordo de todo buque o nave aérea chinos fuera de los límites territoriales de la República de China serán considerados como si hubiesen sido cometidos dentro de sus límites territoriales.

Artículo 4

Se reputará que un delito ha sido cometido en territorio de la República de China si el acto manifiesto constitutivo de delito se comete en el interior del territorio de la República de China o si el delito produce efectos en dicho territorio.

Artículo 5

Las disposiciones de este Código serán aplicables a cualquiera de los siguientes delitos que se cometieren fuera de los límites territoriales de la República de China:

1. Delitos contra la seguridad interior del Estado;
2. Delitos contra la seguridad exterior del Estado;
3. Delitos de falsificación de moneda;
4. Delitos relativos a la falsificación de valores cotizables, previstos en los artículos 201 y 202;
5. Delitos relativos a los documentos y sellos falsos, previstos en los artículos 211, 214, 216 y 218;
6. Delitos relativos al opio; ⁷
7. Delitos contra la libertad personal, según se determinan en el artículo 296;
8. Delitos de piratería, según se determinan en los artículos 333 y 334.

Artículo 333

Se reputa que comete un acto de piratería el que navegue a bordo de un buque, sin autorización de un Estado beligerante o sin formar parte de las fuerzas navales de ningún Estado, con el propósito de hacer uso de la violencia a las amenazas contra otro buque o contra cualquier persona u objeto a bordo de otro buque; corresponderá a este delito la pena de muerte o de reclusión perpetua o una pena de reclusión no inferior a siete años.

Se reputará autor de un acto de piratería todo tripulante ⁸ o pasajero que a bordo de un buque hiciera uso de violencia amenazas contra otro tripulante o pasajero con la intención de saquear o robar, o pilotare o mandare el buque con ese fin.

⁶ Los textos de los varios artículos, con excepción del artículo 4, se basan en las traducciones al inglés hechas por el Departamento Jurídico del Consejo Municipal de Shanghai (The Commercial Press, Shanghai, China, 1935), págs. 2—3 y 119. Los textos de los artículos 3, 4 y 5, tomados de la misma fuente, aparecen en *Laws and Regulations on the Régime of the High Seas* (United Nations Legislative Series, t. II (1952), pág. 24). Se ha hecho una nueva traducción al inglés del artículo 4—artículo clave sobre el cual funda sus observaciones el Gobierno de China con respecto a la cuestión de la colisión—porque la traducción actual no expresa de manera completa la idea del texto original.

⁷ Punto adicional que aparece en el texto chino sometido por el Gobierno de China. El artículo 5 fué modificado el 7 de noviembre de 1948.

⁸ "Miembro de la tripulación" y "otro miembro de la tripulación" serían traducciones más adecuadas de las expresiones originales chinas.

Quando la comisión de un acto de piratería vaya acompañada de asesinato, el delincuente será castigado con la pena de muerte; si causere daños corporales, el delincuente será castigado con la pena de muerte o de reclusión perpetua.

8. Dinamarca

Documento A/CN.4/99/Add.9

OBSERVACIONES TRANSMITIDAS EN CARTA DE FECHA
2 DE JULIO DE 1956 POR LA MISION PERMANENTE DE
DINAMARCA ANTE LA OFICINA EUROPEA DE LAS NACIONES
UNIDAS

[*Texto original en inglés*]

El Gobierno de Dinamarca desea formular las siguientes observaciones a los proyectos de artículos referentes al régimen de alta mar y al régimen del mar territorial (capítulos II y III del informe de la Comisión, A/CN.4/94) aprobados por la Comisión de Derecho Internacional en su séptimo período de sesiones.

I. Régimen de alta mar

Artículo 33

Según este artículo, las decisiones de la comisión arbitral obligarán a los Estados interesados. En cambio, el artículo no concreta quién va a fiscalizar la observancia de las disposiciones y qué medidas coercitivas se podrán aplicar contra los países que no respeten las decisiones y contra los pescadores de estos países. El Gobierno de Dinamarca estima que la eficacia de todo el sistema de arbitraje depende de que se dé una buena solución a esas cuestiones.

El Gobierno de Dinamarca tiene un interés especial en la preservación de la fauna de las regiones árticas y, en consecuencia, desea que la convención propuesta, respondiendo a su propósito básico de proteger y favorecer el desarrollo de los recursos vivos del mar, se aplique también a los mamíferos marinos, en especial a las focas, y que así se haga constar en los artículos provisionales.

II. Disposiciones referentes al régimen del mar territorial

Artículo 1

Según este artículo, la soberanía del Estado se extiende a una zona de mar adyacente a sus costas, designada con el nombre de mar territorial.

Puede admitirse este postulado a condición de que no excluya la posibilidad de que se fijen para esta zona distintas anchuras según las modalidades que tome el ejercicio de la soberanía del Estado sobre las partes del mar más cercanas a su costa. Según la legislación y la práctica administrativa de Dinamarca, el límite del mar territorial es normalmente de cuatro millas marinas contadas a partir de la costa, por lo que se refiere a la vigilancia aduanera, mientras que para otros fines, el límite del mar territorial es de tres millas marinas. Es decir, el concepto de mar territorial en derecho internacional no ha de interpretarse como algo rígido, sino que ha de variar según las funciones a que se refiera.

Artículo 3

El Gobierno de Dinamarca estima conveniente que,

como ha recomendado la Cámara Internacional de Navegación en su declaración de 27 de abril de 1955, los gobiernos se pongan de acuerdo con el objeto de fijar una anchura concreta y moderada para el mar territorial. Pero el Gobierno de Dinamarca está de acuerdo con la Comisión en que, en las circunstancias actuales, no se puede probar que exista ninguna práctica internacional uniforme en lo relativo a la anchura del mar territorial.

En consecuencia, y vista la práctica actual, el Gobierno de Dinamarca opina lo siguiente:

El régimen actual no es un régimen de libertad completa de todos los Estados para decidir la anchura de su mar territorial. La Corte Internacional de Justicia ha sostenido también esta opinión en la decisión dictada en el conflicto anglo-noruego sobre pesquerías. Por lo tanto, un Estado no puede, alterando las reglas que hasta ahora se han aplicado para delimitar el mar territorial, incorporar a sus aguas territoriales grandes zonas consideradas anteriormente como parte de la alta mar, en detrimento de los intereses de otros Estados. Por otro lado, no sería equitativo que los Estados que hasta ahora han mantenido un mar territorial, por ejemplo de tres millas marinas, estén obligados a conservarlo indefinidamente, sin tener en cuenta si otros Estados han fijado un límite mucho mayor. Así, no cabe considerar inmoderado que un Estado amplíe hasta cierto punto la anchura de su mar territorial cuando lo justifiquen razones poderosas y no se lastimen los derechos adquiridos por otros Estados en las aguas de que se trate. Pero esa extensión no podrá exceder del límite generalmente observado en las aguas de que se trate, ni habrá de ser exorbitante en comparación con las normas seguidas por los demás Estados, en especial aquellos cuyas costas sean adyacentes a las aguas de que se trate.

En relación con el mar territorial, el Estado tiene no sólo ciertos derechos, sino también ciertas obligaciones. En consecuencia, el Gobierno de Dinamarca recomienda que en ese artículo se disponga que el Estado no podrá fijar la anchura de su mar territorial en menos de tres millas marinas.

En cuanto al problema de resolver los conflictos que surjan entre los Estados sobre las cuestiones pertenecientes a la materia que se está considerando, el Gobierno de Dinamarca opina que en las circunstancias actuales es dudoso que una conferencia diplomática como la propuesta por la Comisión constituya un medio adecuado. Parece preferible, como solución mínima y provisional, crear un órgano arbitral imparcial e independiente, como se había previsto anteriormente, que podría entender en los casos en que un Estado, alegando que sus intereses lo requieren, pretendiese ensanchar su mar territorial, y otro u otros Estados se opusieran a tal medida calificándola de incompatible con sus intereses.

Artículos 5 y 7

Una norma especial para las bahías, basada en cálculos geométricos, y que establezca de un modo general las condiciones que deben concurrir para trazar una línea de base a través de la boca de una inflexión de la costa, difícilmente constituirá una solución satisfactoria aplicable a todos los casos, por tratarse de condiciones geográficas muy diferentes. Al calcular las cuerdas de las bahías es también necesario tener en cuenta factores de carácter económico y de defensa. Quizás bastaría con la

norma del artículo 5, suprimiendo de la tercera línea del párrafo 1 la palabra "profundas" que califica a "aberturas".

La penúltima frase del párrafo 1 del artículo 5 parece indicar de un modo tácito que las zonas de mar comprendidas dentro de las líneas de base son siempre "aguas interiores". Esto no es una consecuencia necesaria del empleo de la línea de base como punto de partida para fijar el límite exterior del mar territorial. No hay nada que impida trazar líneas de base entre las islas y el continente, en la boca de los estrechos, sin que ello signifique que la parte de estrecho que queda detrás de esa línea de base haya de ser considerada como aguas territoriales. Aunque la delimitación entre el mar territorial interno y externo siga normalmente las líneas de base utilizadas para fijar el límite exterior del mar territorial, en ciertos casos puede ser conveniente desviarse de esta norma. Los Estados han de tener la posibilidad de fijar únicamente el límite exterior del mar territorial, sin indicar la delimitación entre éste y las aguas interiores.

Atendiendo al deseo, manifestado en el comentario de la Comisión al artículo 7, de que se facilite información acerca de las bahías bordeadas por dos Estados distintos, se indicará que, por lo que respecta a Dinamarca, la cuestión se resolvió, con Suecia, mediante la declaración conjunta de 30 de enero de 1932, y con Alemania, mediante la delimitación de fronteras efectuada por una comisión internacional que actuó de conformidad con lo dispuesto en el artículo 111 del Tratado de Versalles. En ambos casos, se adoptó como frontera la línea media, y sólo se hicieron excepciones a ese principio cuando lo justificaban los intereses de la navegación y de la pesca de los Estados interesados.

Artículo 10

En su comentario al artículo 10, la Comisión de Derecho Internacional menciona la cuestión de formular una norma especial para los grupos de islas. El Gobierno de Dinamarca estima que no es necesario porque en el principio que informa el artículo 5 está implícita la posibilidad de trazar líneas de base rectas entre las islas de un grupo. Quizás convendría modificar el artículo 5 para disipar toda duda. No sería lógico establecer una distinción entre las islas situadas frente a una costa y las que forman un grupo independiente. Además, tal distinción sería difícil de mantener desde el punto de vista geográfico, porque una isla puede ser tan extensa que sea el caso de equipararla a un continente a los efectos de aplicar dicho principio.

Artículo 12

En cuanto a los estrechos cuyas costas pertenecen a un solo Estado, ha de ser admisible, según el principio general del artículo 5, trazar líneas de base rectas entre puntos situados a ambos lados del estrecho, cerca de sus entradas. Teniendo en cuenta las observaciones formuladas a los artículos 5 y 7, el trazado de esas líneas de base no tendría que afectar el derecho normal de libre paso a través del estrecho.

Artículos 18 y 25

El párrafo 4 del artículo 18 y el párrafo 2 del artículo 25 se refieren al derecho de paso inocente por los

estrechos internacionales, en parte para los buques en general y en parte para los buques de guerra. El Gobierno de Dinamarca cree que sería muy conveniente que esas disposiciones puntualizaran de un modo preciso que el derecho de paso por un estrecho internacional no implica un permiso de navegar con otro propósito que no sea el del paso, y sólo por la ruta normal de navegación. Se podría lograr esto, por ejemplo, añadiendo la frase "por la parte del estrecho normalmente utilizada para...".

El Gobierno de Dinamarca está de acuerdo con el principio de derecho internacional de que, en tiempos de paz, los buques de guerra tienen el derecho de paso inocente a través de los estrechos internacionales. Pero estima que este principio no impide que el Estado interesado adopte, en ciertas zonas, medidas razonables para proteger su seguridad, siempre que estas medidas no supongan la prohibición ni la suspensión del derecho de paso inocente (véase el párrafo 4 del artículo 18 del proyecto de Artículos). El requisito de la notificación previa, por ejemplo, podría figurar entre dichas medidas razonables y, por ello, el Gobierno de Dinamarca cree que la Comisión ha ido demasiado lejos al indicar en sus observaciones al párrafo 2 del artículo 25 que

"en los estrechos utilizados normalmente en la navegación internacional para poner en comunicación dos partes de la alta mar, el derecho de paso no podrá estar subordinado a una autorización o a una notificación previas."

El Gobierno de Dinamarca estima que no se coarta el derecho de paso inocente cuando, por razones especiales, por ejemplo, razones de seguridad, se supedita el paso, no a una autorización, sino simplemente a una notificación previa por la vía diplomática.⁹

Aparte de esas observaciones a determinados artículos del proyecto, el Gobierno de Dinamarca desea aprovechar la oportunidad de señalar que el informe de la Comisión de Derecho Internacional no alude en absoluto a un problema de particular interés para Dinamarca, a saber, el de la medida en que el Estado ribereño tiene derecho a ejercer su jurisdicción como resultado del deber de tomar disposiciones para la seguridad de la navegación.

Como las aguas que rodean las costas danesas son relativamente poco profundas hasta una gran distancia, y hay en ellas muchos bajíos y arrecifes que constituyen un peligro para la navegación, el Gobierno de Dinamarca ha tomado sobre sí la responsabilidad de marcar las vías navegables mediante buques faros, boyas y señales análogas, hasta mucho más allá del mar territorial danés. Ese deber está fundado en parte en una costumbre muy antigua, y en parte en la disposición expresa del artículo 2 del Tratado de 14 de marzo de 1857, relativo a la supresión de los impuestos a la navegación en el Sund, en virtud del cual el Gobierno de Dinamarca queda obligado a conservar y mantener "...las boyas y faros actualmente instalados que sirvan para facilitar la navegación en el Kattegat, el Sund y los Belts" y además "en adelante, como hasta ahora, a examinar seriamente, en el interés general de la navegación, la utilidad y la conveniencia de alterar el emplazamiento y la forma de estos... boyas y faros, o de aumentar su número, todo ello sin gravamen alguno para los buques extranjeros".

⁹ Las observaciones del Gobierno de Dinamarca sobre el párrafo 2 del artículo 25 fueron transmitidas anteriormente en carta del 13 de enero de 1956.

La dirección de faros de Dinamarca y las autoridades competentes de los países vecinos han delimitado, de común acuerdo, las zonas marinas exteriores al mar territorial de que son respectivamente responsables.

Las autoridades de Dinamarca, para poder llenar esta misión con eficacia y seguridad, han de tener la posibilidad de hacer cumplir las normas dictadas por ellas, y darles carácter obligatorio para todos los que naveguen por dichas aguas. Como ejemplo de estas normas cabe citar las siguientes:

a) La prohibición de echar al mar escombros, carga, lastre, cenizas o productos análogos en los lugares en que ello podría reducir la profundidad de la vía navegable hasta el punto de poner en peligro la navegación.

b) Normas sobre el emplazamiento de estacas para redes fijas, en especial la prohibición de fijarlas en las vías navegables en una forma que pongan en peligro la navegación.

c) La prohibición de situar, sin permiso, señales marinas y otras análogas en las vías navegables de modo que puedan obstruir la navegación.

d) La prohibición de destruir o de deteriorar las señales marinas o de utilizarlas para amarrar o para sujetar aparejos de pesca.

e) Normas para hacer desaparecer los restos de naufragios y para hacerlos inofensivos y, en especial, normas sobre el derecho de recuperar los restos de naufragios abandonados por el propietario, supeditándolo a un permiso especial de las autoridades danesas. (Sólo con tales normas se podrá garantizar que el contratista que realice la recuperación actuará con las debidas precauciones para garantizar la seguridad de la navegación y, en especial, se preocupará de que quede una profundidad de agua suficiente sobre todos los restos que deje en el lugar).

Desde el punto de vista del derecho internacional no hay nada que impide que los nacionales de Dinamarca sigan estas reglas fuera del mar territorial. Pero es evidente que las reglas perderían mucha eficacia si se aceptara que no puede exigirse su cumplimiento a los extranjeros. La experiencia ha demostrado, especialmente desde 1945, la necesidad de normas relativas a la recuperación de los restos de naufragio realizada por contratistas extranjeros en las partes de la alta mar en las que Dinamarca tiene la obligación de marcar con boyas las vías navegables.

En consecuencia, el Gobierno de Dinamarca desearía que se formulara sucintamente una norma de derecho internacional que prescribiera que los Estados que, en virtud de una costumbre o de un acuerdo internacional, han asumido la obligación de marcar con boyas las vías navegables situadas fuera de su mar territorial, y de adoptar medidas análogas para garantizar la seguridad de la navegación, tendrán el derecho de dictar todas las normas, aplicables también a los extranjeros que naveguen por dichas aguas, necesarias para evitar todo peligro a la navegación y de ejercer la jurisdicción necesaria sobre los extranjeros para hacerlas cumplir.

Para terminar, el Gobierno de Dinamarca quiere advertir que se reserva el derecho de volver a tratar con más detalles de los problemas a que se refiere este documento. En este momento, las autoridades de Dinamarca están estudiando algunas cuestiones relativas al proyecto de artículo 22 relativo al régimen de alta mar.

9. Estados Unidos de América

Documento A/CN.4/99/Add.1

OBSERVACIONES TRANSMITIDAS EN NOTA VERBAL DE FECHA 12 DE MARZO DE 1956 POR LA DELEGACION DE LOS ESTADOS UNIDOS EN LAS NACIONES UNIDAS

[*Texto original en inglés*]

Tengo el honor de referirme a la nota número LEG 292/9/01, del Asesor Jurídico de fecha 24 de agosto de 1955, relativa al informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre los trabajos de su séptimo período de sesiones, del 2 de mayo al 8 de julio de 1955.

El capítulo II del informe contiene artículos provisionales referentes al régimen de alta mar y el capítulo III un proyecto de artículos referentes al régimen del mar territorial. La Comisión ha pedido que se formulen observaciones sobre estos proyectos.

1. ARTICULOS PROVISIONALES REFERENTES AL REGIMEN DE ALTA MAR

El artículo 1 define la alta mar y el artículo 2 proclama el principio de la libertad de la alta mar. A continuación, el proyecto contiene tres capítulos: capítulo I - Navegación; capítulo II - Pesca; capítulo III - Cables y tuberías submarinos.

Artículos 1 y 2

El Gobierno de los Estados Unidos está de acuerdo con la definición de la alta mar formulada en el artículo 1 y con el principio de la libertad de la alta mar proclamado en el artículo 2.

Capítulo I. Navegación

El Gobierno de los Estados Unidos estima que los artículos de este capítulo constituyen, en su conjunto, una exposición acertada de los principios aplicables a los problemas de la navegación.

Capítulo II. Pesca

Respecto de los artículos de este capítulo, el Gobierno de los Estados Unidos formula las siguientes observaciones:

Artículo 26

El primer párrafo de este artículo podría conducir a que un Estado cuyos nacionales se dediquen sólo ocasionalmente a la pesca podrá obligar a otro Estado, cuyos nacionales exploten habitualmente la misma pesquería, a entablar negociaciones para elaborar un programa de conservación; si fracasaran esas negociaciones, se acudiría a un procedimiento arbitral. Para evitar abusos, el Gobierno de los Estados Unidos propone que se inserte la palabra "habitualmente" después de la palabra "dedican", en el párrafo 1.

Por otra parte, amparándose en este párrafo, un Estado podría solicitar de otro que se entablaran negociaciones, aun cuando sus nacionales no se dedicasen a la pesca, en el mismo banco. El Gobierno de los Estados Unidos estima que el derecho de un Estado a pedir esas negociaciones, y a promover, en su caso, el procedimiento arbitral previsto en el párrafo siguiente, debería limitarse a los casos en que los nacionales de dichos Estados se dedicasen a la

pesca en el mismo banco. Por consiguiente, se propone que las palabras "se dedican a la pesca en una zona de la alta mar" se sustituyan por estas otras: "se dedican habitualmente a la pesca en el mismo banco o bancos en cualquier zona o zonas de la alta mar", y que las palabras "conservación de los recursos vivos del mar" se reemplacen por estas otras: "conservación de dicho banco o bancos de pesca".

En el párrafo 2 no se indican claramente los poderes que tendrá el organismo arbitral para tomar decisiones en virtud del artículo 26. Por ejemplo, no se precisa el papel del organismo arbitral respecto de las propuestas que en materia de conservación pueda haber sido presentado por uno o varios de los Estados en conflicto. Tampoco se indica si el organismo arbitral estará facultado para proponer medidas de conservación.

El Gobierno de los Estados Unidos estima que los poderes del organismo arbitral se han de limitar al examen de las propuestas de conservación de las partes en conflicto, y que el organismo arbitral no ha de estar autorizado a formular propuestas para la conservación ni a modificar las formuladas por las partes.

Además, parece conveniente que se establezcan algunos criterios que sirvan de guía al organismo arbitral cuando haya de tomar decisiones en virtud de este artículo.

El Gobierno de los Estados Unidos estima que el procedimiento de arbitraje a que se refiere el segundo párrafo del artículo 26 se ha de basar en criterios específicamente formulados en ese artículo. Esos criterios deberían ser los siguientes:

" Si esos Estados no pudiesen llegar a un acuerdo dentro de un plazo prudencial sobre la necesidad de la conservación o sobre la conveniencia de las medidas de conservación propuestas por uno de ellos, cualquiera de las partes podrá acudir al procedimiento indicado en el artículo 31, en cuyo caso la comisión arbitral determinará, según la naturaleza del conflicto:

" a) Si es necesario adoptar medidas de conservación para mantener la productividad máxima del banco o de los bancos de pesca;

" b) Si la medida o las medidas especiales propuestas son adecuadas y, si lo son, cuáles son preferibles, teniendo en cuenta, en particular:

" i) Los beneficios que se espera produzcan el banco o los bancos de pesca si se mantiene o si aumenta su productividad;

" ii) El costo de su aplicación y de su vigilancia;

" iii) Su eficacia y su aplicabilidad relativas.

" c) Si las medidas propuestas tienen un carácter discriminatorio contra los pescadores de cualquiera de los Estados interesados.

" Las medidas sometidas a la comisión arbitral en virtud del inciso b) del párrafo 2 del presente artículo no serán sancionadas por ella si tienen carácter discriminatorio contra los pescadores de cualquiera de los Estados interesados."

Artículo 27

Las observaciones del Gobierno de los Estados Unidos acerca del párrafo 1 del artículo 26, referentes a la asimilación de la pesca en bancos pesqueros a la pesca en zonas de la alta mar, se aplican igualmente al párrafo 1 del artículo 27.

Del mismo modo, la observación sobre el párrafo 2 del artículo 26 de que los poderes del organismo arbitral deberían limitarse y de que deberían establecerse criterios especiales, se aplica también al párrafo 2 del artículo 27. Los criterios propuestos para el artículo 26 deberían figurar en el artículo 27.

Además, el Gobierno de los Estados Unidos estima que la aplicación del artículo 27 debe supeditarse a una condición importante, el principio de abstención. Este principio se expone en detalle a continuación.

Artículo 28

El Gobierno de los Estados Unidos considera que los intereses especiales del Estado ribereño cuyos nacionales no se dedican a la pesca en la alta mar contigua a sus costas, se clasifican en dos grupos.

En primer lugar, el Estado ribereño tiene interés en que se mantenga la productividad de los recursos vivos de la alta mar contigua a sus costas, puesto que sus nacionales pueden participar, en el porvenir, en la explotación de esos recursos. Ese interés podría protegerse mediante garantías de que se lleva a cabo un programa de conservación adecuado.

En segundo lugar, el Estado ribereño tiene interés en que se apliquen medidas de conservación en la zona de la alta mar contigua a sus aguas territoriales, siempre que dichas medidas especiales afecten directa o indirectamente a los recursos vivos de su mar territorial. Además, en muchos casos, un banco de pesca situado en la alta mar contigua se extiende hasta las aguas territoriales. Por estos motivos, el Estado ribereño cuyos nacionales no se dedican a la pesca puede tener interés en que se aplique el programa de conservación antes mencionado. Los intereses expuestos en este párrafo pueden quedar protegidos otorgando al Estado ribereño, cuando demuestre en ello un interés razonable, el derecho de participar plenamente en el programa de conservación.

Artículo 30

El Gobierno de los Estados Unidos ve bien que este artículo tiene por objeto salvaguardar los intereses de los Estados cuyos nacionales no se dedican a la pesca pero cuentan con los productos de las pesquerías o desean poder participar, en el porvenir, en la explotación de esos recursos. Su interés consiste, en particular, en el mantenimiento de la productividad de los recursos y puede protegerse dándoles la seguridad de que tendrá la posibilidad de exigir que los Estados cuyos nacionales se dedican a la pesca apliquen convenientemente el programa general de conservación de los recursos, sin perjuicio de que intervengan medidas concretas de conservación. A este respecto, deben establecerse criterios especiales que sirvan de guía al organismo arbitral y dejar bien sentado que no se podrá ir contra los programas aplicados por los Estados dentro de sus fronteras, que tengan por objeto, por ejemplo, la construcción de presas que puedan dificultar las migraciones de los peces anadromos.

El Gobierno de los Estados Unidos propone que las palabras "si en un plazo prudencial no se atiende a su petición, dicho Estado", en el segundo párrafo del artículo 30, se sustituyan por éstas: "si, en un plazo prudencial, no se toman medidas satisfactorias respecto de la petición, dicho Estado...". Los Estados Unidos pro-

ponen también que se inserten en este artículo lo siguiente:

"En el procedimiento iniciado en virtud del presente artículo, la Comisión arbitral tomará su decisión y hará sus recomendaciones basándose en los siguientes criterios:

"a) Examinará si hay una prueba científica de que es necesario adoptar medidas de conservación para mantener la productividad máxima del banco o de los bancos de pesca de que se trate; y

"b) Si el programa de conservación de los Estados cuyos nacionales se dedican a la pesca es eficaz para la conservación.

"Ninguna disposición del presente artículo podrá ser interpretada de manera que limite de las medidas que un Estado pueda adoptar dentro de sus fronteras."

Artículo 31

En lo que concierne al nombramiento de una comisión arbitral cuando las partes no hayan llegado a un acuerdo, los Estados Unidos proponen las modificaciones siguientes:

En todo caso, la Comisión habrá de estar integrada por siete miembros que sean competentes en los asuntos jurídicos, administrativos y científicos de las pesquerías, según la naturaleza del conflicto.

Tres de esos miembros serán de países ajenos al conflicto y serán nombrados, a petición de cualquiera de los Estados partes en el conflicto, por el Secretario General de las Naciones Unidas de la siguiente manera: uno, que actuará como Presidente, será designado por el Secretario General de las Naciones Unidas; otro, por el Presidente de la Corte Internacional de Justicia, y otro, por el Director General de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.

Si sólo son parte en el conflicto dos Estados, cada uno de ellos designará dos miembros de la comisión arbitral. Si por cada una de las partes en conflicto hay más de un Estado, cada parte, prescindiendo del número de Estados que comprenda, designará dos miembros de la comisión arbitral. Si las partes no los designan dentro de los tres meses siguientes a la demanda, el Secretario General de las Naciones Unidas hará los nombramientos.

Esta propuesta permitiría resolver determinadas situaciones; por ejemplo, la que surgiría, en virtud del artículo 26, cuando el conflicto consistiera en una divergencia entre tres o más Estados y se creara un problema por no poderlos fácilmente agrupar en dos partes. Con la propuesta, esto no impediría acudir al procedimiento arbitral. Los Estados Unidos estiman que es indispensable que un Estado cualquiera pueda litigar contradictoriamente o reconvenir, si es necesario, a cualquiera de los demás Estados en conflicto.

Artículo 33

Las decisiones de la comisión arbitral se tomarán por simple mayoría de 4 votos y habrán de fundarse en pruebas escritas u orales presentadas por las Partes o en los documentos que la comisión haya obtenido de otras fuentes autorizadas.

Observaciones complementarias

El Gobierno de los Estados Unidos desea señalar a la

atención de la Comisión de Derecho Internacional que en el proyecto de artículos faltan dos disposiciones que, a su juicio, son esenciales. La primera es una definición de la palabra "conservación" aplicada a los recursos vivos del mar. Como el objetivo principal de estos artículos es codificar unas normas que sirvan de guía a los Estados en sus relaciones mutuas en cuanto a las conservación de dichos recursos, y como se propone que los Estados acepten determinadas obligaciones y compromisos con objeto de establecer sistemas eficaces de conservación, es indispensable que el término esencial "conservación", sea definido de un modo preciso en el texto de los artículos. La Conferencia Técnica Internacional para la Conservación de los Recursos Vivos del Mar, celebrada en Roma, ha examinado este asunto y ha afirmado en sus conclusiones que "el objetivo principal de la conservación de los recursos vivos de los mares es conseguir el óptimo rendimiento sostenible para asegurar el máximo abastecimiento de productos marinos comestibles o de otra índole" y que "al preparar los programas de conservación, debe tenerse en cuenta el interés especial del Estado cuyas costas bañan, en mantener la productividad de los recursos de alta mar cercanos a ellas". Conviene advertir que la noción de "interés especial", a la que se hace referencia en estas conclusiones, ha sido precisada y explicada en los artículos propuestos y que, por lo tanto, es innecesario definir o aclarar ese término. El siguiente proyecto de artículo acabará de completar la definición de la conservación de que tratan los artículos sobre las pesquerías en alta mar propuestos por la Comisión de Derecho Internacional.

"A los efectos de estos artículos, la conservación de los recursos vivos del mar se ha de entender como el medio de conseguir el mayor rendimiento que sea posible para asegurar el máximo suministro de productos del mar, comestibles o de otra naturaleza."

La segunda propuesta se refiere al caso en que un Estado haya dedicado tiempo, esfuerzos y dinero a investigaciones y a trabajos de organización, e imponiendo restricciones a sus pescadores, haya mantenido y aumentado la productividad de los bancos de pesca, que existirían o serían mucho menos productivos, sin esas medidas. En estas condiciones, cuando los bancos de pesca se explotan intensivamente, es decir, cuando se explotan en forma tal que un aumento en las actividades de pesca no daría un aumento importante del rendimiento sostenible, debería pedirse a los Estados que no participasen o que no hubiesen participado en los últimos años en la explotación de esos bancos de pesca, que se abstuviesen de participar en ella, a excepción del Estado ribereño de las aguas en que esté situado el banco.

Esta norma tiene en cuenta el hecho de que en las condiciones mencionadas, la productividad constante y creciente de los bancos de pesca es el resultado de las medidas actuales y anteriores que han tomado los Estados que participan en la explotación y que la participación de nuevos Estados no daría como resultado un aumento de la cantidad de productos útiles. En lugar de aumentar la producción, la participación de nuevos Estados tendría seguramente como consecuencia el abandono de las actividades de conservación, ya que no existiría incentivo para mantener programas de conservación costosos y restrictivos. De hecho, esa participación llevaría probablemente a pensar que si los recursos descendían a un nivel menos productivo ofrecerían menos incentivo para

los Estados lejanos. Reconociendo un "interés especial" a los Estados ribereños, el Estado costero adyacente podría quedar exceptuado de la aplicación de la regla. Deberían establecerse criterios estrictos y precisos para saber a qué pesquerías ha de aplicarse esa norma y someter a arbitraje las cuestiones que se planteasen. Debería tenerse en cuenta lo siguiente: a) si el banco es objeto de investigaciones científicas de cierta importancia, a fin de determinar y aplicar las medidas necesarias para obtener el mayor rendimiento sostenible; b) si el banco se halla reglamentado y fiscalizado, con objeto de conseguir el máximo rendimiento sostenible y si este rendimiento depende de esta reglamentación y control; y c) si el banco está explotado de tal manera que no pueda lógicamente esperarse que un aumento del volumen de la pesca produzca un aumento importante en el rendimiento que es posible mantener.

Capítulo III. Cables y tuberías submarinas

Los artículos de este capítulo enuncian principios que, por regla general, ya se aplican en los Estados Unidos. Pero el Gobierno de los Estados Unidos duda de que sea necesario incluir en el proyecto la disposición especial del artículo 37, que obliga a cualquier Estado a reglamentar la pesca con redes barrederas. A su juicio sería preferible que este artículo, en lugar de ser de carácter imperativo, fuese una recomendación y se redactase en términos generales sin limitarla a la pesca de arrastre.

2. ARTICULOS RELATIVOS AL REGIMEN DEL MAR TERRITORIAL

Este proyecto se divide en tres partes: capítulo I - Disposiciones generales; capítulo II - Extensión del mar territorial, y capítulo III - Derecho de paso inocente.

Capítulo I. Disposiciones generales

El Gobierno de los Estados Unidos no tiene ninguna observación especial que hacer a los artículos de este capítulo.

Capítulo II. Extensión del mar territorial

El Gobierno de los Estados Unidos formula las observaciones siguientes respecto a los artículos 3, 5 y 7:

Artículo 3

Este artículo se refiere a la anchura del mar territorial. El Gobierno de los Estados Unidos está de acuerdo con el párrafo 1 de este artículo, si se considera como la declaración de un hecho, pero no si se considera como una proposición de derecho, salvo en cuanto reconoce que el límite tradicional del mar territorial es de tres millas. Por los motivos indicados en sus observaciones anteriores, el Gobierno de los Estados Unidos estima que no hay ningún fundamento jurídico para reclamar una anchura del mar territorial superior a tres millas. Como considera que las pretensiones superiores a tres millas no se justifican con arreglo al derecho internacional, está *a fortiori* de acuerdo con la declaración del segundo párrafo de que el derecho internacional no autoriza a extender el mar territorial más allá de 12 millas. En consecuencia, los Estados Unidos aceptan también el precepto del tercer párrafo de que el derecho internacional no obliga a los Estados a reconocer una anchura del mar territorial superior a tres millas, es decir, que no obliga a reconocer las pretensiones basadas en una determinación

unilateral y no fijadas de común acuerdo. La práctica seguida por los Estados Unidos ha respondido siempre a esta actitud, como lo demuestran sus protestas oficiales contra las reivindicaciones de gobiernos extranjeros referentes a un mar territorial superior a tres millas, salvo cuando esas pretensiones tienen una base histórica.

Artículo 5

Este artículo trata de las líneas de base recta. El Gobierno de los Estados Unidos está de acuerdo con el proyecto que había aprobado la Comisión. Estima que, tal como está redactado ahora, es demasiado amplio y no da las garantías que daba el proyecto anterior. La supresión del límite de diez millas en la longitud de las líneas de base y la supresión del requisito de que las líneas de base no han de distar más de cinco millas de la costa, pueden permitir abusar de un principio que habría de limitarse a casos extraordinarios, como lo ha dicho claramente la Corte Internacional de Justicia en el caso anglo-noruego de las pesquerías.

Además, del proyecto anterior parecía desprenderse que, aparte los motivos históricos, las únicas circunstancias que justifican el empleo de líneas de base recta son la existencia de profundas aberturas o hendiduras en la costa o la presencia de islas en la inmediata proximidad de ella. Las observaciones anteriores de los Estados Unidos se aplican perfectamente a esto último.

Aunque al parecer la Comisión, para redactar este artículo, ha querido inspirarse en el fallo de la Corte Internacional de Justicia para el caso de las pesquerías, el artículo, tal como está redactado ahora, parece ir más allá de este fallo, ya que admite como motivos para utilizar líneas de base recta *bien* la existencia de profundas aberturas y hendiduras en la costa, *o bien* la presencia de islas en su inmediata proximidad, *o bien* la existencia de intereses económicos especiales, mientras que el fallo pronunciado en el caso de las pesquerías no se basaba en ninguno de estos factores sino en una combinación de factores.

En lo que concierne a las extensiones de mar situadas dentro de las líneas de base recta, el artículo 5 dispone que han de estar suficientemente unidas a los dominios terrestres para estar sometidas al régimen de las aguas interiores. Esto equivale a decir que esas aguas no podrán asimilarse a las aguas interiores a menos que esa asimilación esté justificada, lo cual es una norma poco práctica que no da ninguna solución.

Los Estados Unidos están de acuerdo con la disposición de que no pueden trazarse líneas de base desde los escollos y bajíos que emergen intermitentemente ni en dirección de éstos.

Artículo 7

Este artículo trata de las bahías. El Gobierno de los Estados Unidos no puede admitir la disposición del párrafo 3 de que la entrada de las bahías que no exceda de 25 millas pueda ser cerrada por una línea recta trazada a través de su boca. La Comisión indica en su comentario a este párrafo que la longitud de 25 millas se adoptó porque es ligeramente superior al doble del "límite del mar territorial admitido en el párrafo 2 del artículo 3". Aunque admitiese que la anchura del mar territorial puede ser de 12 millas — pero este no es el caso — el Gobierno de los Estados Unidos no ve que de ahí se des-

prenda necesariamente que la anchura de una bahía susceptible de ser cerrada por una línea recta ha de ser de 25 millas.

A juicio de este Gobierno, debería mantenerse el principio de las 10 millas, ya que hasta ahora no se ha hecho ninguna objeción seria a esta norma.

Capítulo III. Derecho de paso inocente

El Gobierno de los Estados Unidos no tiene observaciones especiales que formular a los artículos de este capítulo.

10. Filipinas

Documento A/CN.4/99

NOTA VERBAL DE FECHA 20 DE ENERO DE 1956 DE LA
MISION PERMANENTE DE FILIPINAS ANTE LAS
NACIONES UNIDAS

[*Texto original en inglés*]

El Representante Permanente de Filipinas en las Naciones Unidas saluda muy atentamente al Secretario General de las Naciones Unidas y tiene el honor de referirse a su comunicación (LEG 292/9/01; LEG 292/8/01), fechada el 24 de agosto de 1955 dirigida al Vicepresidente y Secretario de Estado de Relaciones Exteriores de Filipinas, en la que señalaba a su atención el informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones celebrado en Ginebra del 2 de mayo al 8 de julio de 1955 e invitaba al Gobierno de Filipinas a que formulara observaciones a los textos que figuran en los capítulos II, y III.

En general, el Gobierno de Filipinas está de acuerdo en los aspectos técnicos y científicos de las disposiciones del capítulo II (régimen de alta mar), el Anexo al capítulo II y los "Proyectos de artículos relativos al régimen del mar territorial", en el capítulo III. Sin embargo, formula las siguientes observaciones con respecto a ciertas disposiciones del informe:

[*Proyecto de artículos relativos al régimen de alta mar*]

1. A la "Definición de la alta mar", Artículo 1.

Como ya se ha manifestado en la nota verbal de esta Delegación fechada el 7 de marzo de 1955, en contestación al telegrama LEG 292/9/01 del Secretario General de fecha 3 de febrero de 1955:

"Todas las aguas que circundan las diferentes islas pertenecientes al Archipiélago de Filipinas, así como las situadas entre dichas islas o las que sirven de comunicación entre ellas, son dependencias esenciales de su territorio, forman parte integrante de las aguas nacionales o interiores y están sujetas a la soberanía exclusiva de Filipinas. Todas las demás zonas acuáticas comprendidas dentro de los límites descritos en el Tratado de París de 10 de diciembre de 1898, en el Tratado concertado en Washington, D.C., entre los Estados Unidos de América y España, el 7 de noviembre de 1900; el Acuerdo entre los Estados Unidos de América y el Reino Unido, del 2 de enero de 1930; y la Convención de 6 de julio de 1932 entre los Estados Unidos de América y Gran Bretaña, cuyas disposiciones están reproducidas en el artículo 6 de la Ley No. 4003 del *Commonwealth* y en el artículo 1 de la Constitución de

Filipinas; se consideran aguas territoriales marítimas de Filipinas para los efectos de la protección de sus derechos de pesca, la conservación de los recursos pesqueros, la aplicación de sus leyes fiscales y las destinadas a la represión del contrabando, la defensa y seguridad, y la protección de los demás intereses que Filipinas estime esenciales para su bienestar y seguridad nacionales, sin perjuicio de que las naves extranjeras amigas ejerzan el derecho de paso inocente por dichas aguas. Todos los yacimientos naturales o filtraciones de petróleo o de gas natural de los suelos de dominio público o privado situados dentro de las aguas territoriales o de la plataforma continental o de su equivalente en un archipiélago, que se internen en el mar desde las costas de Filipinas y no estén dentro de los territorios de otros países, pertenecen inalienable e imprescriptiblemente a las Filipinas, sin perjuicio del derecho de paso inocente por dichas aguas de los barcos de Estados extranjeros amigos.”

En vista de estas consideraciones, y en conformidad con este artículo, el Gobierno de Filipinas supone que no puede existir alta mar en las aguas incluidas dentro de los límites territoriales de Filipinas fijados por los tratados internacionales antes mencionados. En el caso de archipiélagos o territorios compuestos por muchas islas como Filipinas, que tiene zonas acuáticas incluidas dentro del grupo de islas, la continuidad de la jurisdicción del Estado dentro de su propio territorio se vería interrumpida si ciertas zonas de agua ubicadas entre las islas que componen su territorio fueran declaradas o consideradas alta mar.

[Proyecto de artículos relativos al régimen del mar territorial]

2. *Al capítulo II (Extensión del mar territorial), artículo 3 (Anchura del mar territorial).*

El Gobierno de Filipinas considera que la limitación de su mar territorial se refiere a las aguas que están dentro de los límites reconocidos por los tratados y por ello opina que la anchura del mar territorial puede exceder las 12 millas. Por lo tanto, puede ser necesario hacer excepciones fundadas en razones históricas, mediante tratados y convenios entre los Estados. Parecería además que la norma que fija los límites del mar territorial se ha fundado principalmente en el carácter continental de un Estado ribereño. El Gobierno de Filipinas opina que deberían adoptarse ciertas disposiciones que tomaran en cuenta el carácter de archipiélago que tienen algunos Estados, como Filipinas.

11. India

Documento A/CN.4/99

A. OBSERVACIONES TRANSMITIDAS EN NOTA VERBAL DE FECHA 10 DE FEBRERO DE 1956 POR LA MISION PERMANENTE DE LA INDIA ANTE LAS NACIONES UNIDAS

[Texto original en inglés]

Régimen de alta mar

Artículo 2: El Gobierno de la India estima conveniente precisar que el goce de las libertades enumeradas en este artículo se ajustará a las normas de Derecho Internacional. Actualmente se admite que la libertad de la alta mar

se encuentra sujeta a ciertas excepciones reconocidas por el Derecho Internacional, entre las que figura el derecho de los Estados a tomar las medidas necesarias para defender sus costas. La mayoría de estas excepciones han sido incluidas en artículos siguientes, y no parece que la Comisión de Derecho Internacional haya tenido la intención de introducir modificación alguna importante en el régimen vigente. Para eliminar toda posibilidad de controversia, el Gobierno de la India propone añadir al final del artículo la cláusula siguiente:

”El goce de estas libertades estará sujeto a las disposiciones de estos artículos y otras normas del Derecho Internacional.”

Ya figura una disposición similar a ésta en el inciso 2 del artículo 1 del proyecto relativo al régimen del mar territorial.

Artículo 5: Como el Gobierno de la India revisa en estos momentos su legislación en materia de marina mercante, quiere reservar por el momento su opinión sobre este proyecto de artículo.

Artículo 22: El Gobierno de la India opina que conveniría enmendar adecuadamente este artículo para autorizar el derecho de perseguir a un barco extranjero también en el caso en que la persecución se inicie en la zona contigua, aunque fuera de los límites del mar territorial. El Gobierno de la India estima que a menos que se reconozca este derecho, la utilidad de las zonas contiguas se verá muy menguada, frustrándose hasta cierto punto el propósito que se tuvo en vista al establecerlas.

Artículos 24 al 30: El Gobierno de la India no tiene ninguna observación que hacer respecto del artículo 24. No obstante, considera inaceptables los fundamentos de los artículos provisionales 25 a 30. No protegen los intereses legítimos de los Estados ribereños y son particularmente injustos con las regiones insuficientemente desarrolladas, cuya creciente población depende cada vez más para su sustento de los recursos de los mares vecinos a sus costas, y que hasta ahora no había podido, por razones políticas, hacer valer su derecho a organizar su propia flota pesquera. El Gobierno de la India estima que debería reconocerse a los Estados ribereños el derecho exclusivo y prioritario de adoptar medidas de conservación para proteger los recursos vivos del mar en una faja de extensión razonable de la alta mar contigua a sus costas. A menos que se reconozca tal derecho a los Estados ribereños, los Estados con grandes flotas pesqueras podrán entregarse a la explotación ilimitada de los recursos vivos del mar contiguo a las costas de otro Estado, con gran perjuicio para éste y su población. El Gobierno de la India estima inconveniente conferir a un Estado el derecho de adoptar medidas de conservación o establecer zonas de conservación en regiones vecinas a la costa de otro, únicamente porque los nacionales del primero se han dedicado en otro tiempo a pescar en dichas zonas. El derecho y el deber de conservar los recursos vivos debería corresponder primordialmente a los Estados ribereños con respecto a las zonas vecinas a sus costas. El Gobierno de la India no disputa el derecho de otros Estados a pescar en la alta mar vecina a la costa de otro, pero si el Estado ribereño ha adoptado medidas de conservación, los otros Estados deberán entablar negociaciones con aquél para concertar acuerdos apropiados a este respecto. El Gobierno de la India estima que el ejercicio de tal derecho por parte de los Estados ribereños servirá los intereses generales de

le comunidad internacional y no lesionará en modo alguno la libertad de pesca *bona fide* de que disfrutaran todos los Estados. El Gobierno de la India atribuye gran importancia a estos artículos y desea que sean examinados nuevamente teniendo en cuenta los comentarios precedentes.

El Gobierno de la India propone que se introduzcan en estos artículos las enmiendas siguientes:

Artículo 25: Añádanse las palabras "contigua a sus costas" en la segunda línea, entre las palabras "alta mar" y "donde".

Artículo 26: Añádanse las palabras "situada a más de 100 millas de las costas de un Estado", después de "alta mar" en la segunda línea.

Artículo 28: Resultará innecesario si se aceptan las enmiendas al artículo 25.

Artículo 29: Debería suprimirse la condición limitativa del inciso 1 y reemplazarse con la siguiente:

"Siempre que cualquier Estado cuyos nacionales se dediquen o puedan dedicarse a la pesca en dichas zonas tenga la posibilidad de pedir al Estado ribereño que entable negociaciones en relación con esas medidas."

En el párrafo 2, inciso a): Suprimir la palabra "científicas"; inciso b): reemplazarlo por el siguiente: "Que las medidas adoptadas sean razonables"; inciso c): añádanse al final las palabras "en su calidad de tales".

Artículo 30: Puede suprimirse.

Artículos 31 a 33: El Gobierno de la India prefiere reservar sus observaciones acerca de estos artículos hasta que se adopte una decisión definitiva en materia de procedimiento arbitral.

Anexo al proyecto de artículos sobre el régimen de alta mar: El Gobierno de la India formula al respecto las mismas observaciones que ha presentado a los artículos 24 a 33.

Régimen del mar territorial

Artículo 1: El Gobierno de la India propone que se introduzca la salvedad siguiente al final del párrafo 2:

"Sin embargo, estos artículos en nada afectan los derechos y obligaciones de los Estados que tengan su origen en alguna costumbre o circunstancia especial, o en las disposiciones de un tratado o convenio."

Artículo 3: El Gobierno de la India no puede aceptar el inciso 3 de este artículo porque contradice las disposiciones del párrafo 2 y les quita todo sentido. El Gobierno de la India propone suprimir el párrafo 3 y dar al párrafo 2 la redacción siguiente:

"La anchura máxima del mar territorial puede fijarse en 12 millas y hasta ese límite cada país, sea cual fuere la configuración geográfica de su costa, podrá indicar libremente el límite que se aplicará en la práctica."

Artículo 5: El Gobierno de la India propone que se reemplace en el párrafo 1 la palabra "región" por la palabra "zona".

Artículo 7: Las observaciones acerca de este artículo se transmitirán ulteriormente por cablegrama.

Artículos 8, 9 y 13: Las observaciones relativas a estos artículos se transmitirán ulteriormente por cablegrama.

Artículo 16: El Gobierno de la India propone que se añada al final del párrafo 1 la cláusula siguiente:

"Salvo en caso de guerra o de emergencia declarada por el Estado ribereño."

Artículo 19: El Gobierno de la India propone que se añada la cláusula siguiente como inciso a) y que los incisos ya incluidos se designen con las letras b), c), d), e) y f), respectivamente.

"a) al transporte de armas, municiones y otro material de guerra, y al transporte de cualquier otro artículo o material que directa o indirectamente se relacione con el abastecimiento de una base militar."

Documento A/CN.4/99/Add.3

NOTA VERBAL DE FECHA 17 DE ABRIL DE 1956 DE LA MISION PERMANENTE DE LA INDIA EN LAS NACIONES UNIDAS

[*Texto original en inglés*]

El Representante Permanente de la India en las Naciones Unidas saluda muy atentamente al Secretario General y tiene el honor de referirse a las observaciones del Gobierno de la India, formuladas en la nota No. 325 de fecha 10 de febrero de 1956, sobre el proyecto de artículos referentes al Régimen del Mar Territorial, aprobado provisionalmente por la Comisión de Derecho Internacional.

El Gobierno de la India está dispuesto a aceptar el artículo 13 del Régimen del Mar Territorial a condición de que contenga la siguiente disposición:

"Cuando haya un puerto en la desembocadura de un río, o en su estuario, o cerca de la desembocadura o del estuario, el mar territorial se medirá desde los límites exteriores que indiquen el Gobierno o las autoridades portuarias con jurisdicción sobre dicho puerto, en interés del pilotaje y para seguridad de la navegación de entrada y salida del puerto".

El Gobierno de la India no tiene nada que decir acerca de los Artículos 8 y 9. Comunicará en breve sus observaciones sobre el artículo 7.¹⁰

12. Irlanda

Documento A/CN.4/99/Add.4

CARTA DE FECHA 20 DE ABRIL DE 1956, DEL DEPARTAMENTO DE ASUNTOS EXTERIORES DE IRLANDA

[*Texto original inglés*]

Con referencia a su carta del 31 de enero de 1956 relativa al informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones, (LEG 292/9/01; LEG 292/8/01) el Ministro de Asuntos Exteriores me encarga le comunique que el Gobierno de Irlanda ha leído con todo interés los Artículos provisionales referentes al régimen de alta mar y los Proyectos de artículos sobre el régimen del mar territorial aprobados por la Comisión de Derecho Internacional en el séptimo período de sesiones. El Gobierno de Irlanda considera que el tiempo de que disponen los Estados admitidos en las Naciones Unidas en el décimo período de sesiones de la Asamblea General es insuficiente

¹⁰ Por nota verbal de fecha 23 de agosto de 1956, el Representante Permanente de la India ante las Naciones Unidas informó al Secretario General que el Gobierno de la India no tenía observaciones que hacer con respecto al artículo 7.

para que puedan estudiar estas importantes cuestiones y formular las observaciones correspondientes. En consecuencia desea, por el momento, reservar su actitud en relación con esos artículos y, en particular, respecto del capítulo II del Proyecto de artículos referentes al régimen del mar territorial.

Sin perjuicio de esta reserva, el Gobierno de Irlanda aprovecha esta oportunidad para indicar lo siguiente respecto al artículo 5 de los artículos provisionales relativos al régimen de alta mar:

El artículo 5 establece que para que el carácter nacional del buque sea reconocido por los otros Estados será necesario que el buque pertenezca al Estado, o que sea en más de la mitad, propiedad:

1) De nacionales o de personas legalmente domiciliadas, que residan efectivamente en el territorio del Estado;

2) De una sociedad en comandita, cuyos socios personalmente responsables sean en su mayoría nacionales o personas legalmente domiciliadas y que residan efectivamente en el territorio del Estado;

3) De una sociedad por acciones constituida con arreglo a la legislación del Estado y con domicilio social en el territorio del mismo.

En virtud de la Ley de la Marina Mercante, de 1955, sólo pueden ser, sin limitación alguna, propietarios de un buque irlandés o de parte de él, el Gobierno o un Ministerio, un ciudadano irlandés o una compañía irlandesa. No se hace distinción entre los ciudadanos irlandeses domiciliados efectivamente en Irlanda y los domiciliados efectivamente en otros países.

Además, esta Ley dispone que el Gobierno concederá el derecho de propiedad y de inscripción en Irlanda a ciudadanos y a compañías de cualquier Estado que permita a los ciudadanos y a las compañías irlandesas ser propietarios de un buque abanderado en él o de parte del mismo. Hasta la fecha, el Gobierno sólo ha hecho una sola concesión de esta naturaleza.

13. Islandia

Documento A/CN.4/99/Add.2

NOTA VERBAL DE FECHA 6 DE ABRIL DE 1956, DEL
MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES DE ISLANDIA

[Texto original en inglés]

El Ministro de Relaciones Exteriores de Islandia saluda atentamente a su Excelencia el Secretario General de las Naciones Unidas, y tiene el honor de referirse a la Nota de la Oficina de Asuntos Jurídicos de 24 de agosto de 1955 (LEG 292/9'01) que se pedía al Gobierno de Islandia que transmitiera sus observaciones acerca del documento que contiene el informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones. El Gobierno de Islandia tiene el honor de formular las observaciones siguientes.

I. Observaciones preliminares

El Gobierno de Islandia ha examinado los Artículos provisionales referentes al régimen de alta mar y los Proyectos de artículos sobre el régimen del mar territorial que figuran en el informe de la Comisión de Derecho

Internacional. Como los dos regímenes están estrechamente relacionados, las observaciones siguientes se referirán, cuando sea necesario, a ambos grupos de artículos.

En primer lugar se examinarán las disposiciones fundamentales (II), y a continuación se comentarán algunas otras disposiciones (III).

II. Disposiciones de importancia fundamental

A. *Líneas de base*: En opinión del Gobierno de Islandia, la Comisión de Derecho Internacional ha realizado un trabajo muy útil al redactar de nuevo los artículos 4 y 5 del proyecto referente al mar territorial. Estos artículos mejoran notablemente los proyectos anteriores. Sin embargo, el Gobierno de Islandia estima necesario proponer que se suprima la última frase del párrafo 1 del Artículo 5. En ella se dispone que no se trazarán líneas de base desde los escollos y bajíos que emergen intermitentemente, ni en dirección de éstos. En el caso de las pesquerías anglonoruegas, la Corte Internacional de Justicia confirmó la legitimidad de utilizar los escollos que emergen intermitentemente como puntos de base y en la legislación actual de Islandia esos puntos de base se utilizan con frecuencia.

B. *Bahías*: El Artículo 7 del proyecto relativo al mar territorial mejora también mucho los proyectos anteriores y la Comisión ha realizado a este respecto una buena labor por la cual debe ser felicitada. Sobre todo por lo que se refiere al párrafo 5 del artículo 7, sin el cual el proyecto sería inaceptable. De todos modos, se propone que el párrafo 5 se aplique a todos los párrafos anteriores.

C. *Anchura del mar territorial*: La Comisión desea conocer las observaciones de los gobiernos antes de redactar el texto definitivo del artículo 3 del proyecto referente al mar territorial. Sin embargo, la Comisión ha enunciado provisionalmente algunos postulados básicos.

En el párrafo 1 del artículo 3, la Comisión reconoce que la práctica internacional no es uniforme por lo que respecta a la limitación tradicional del mar territorial a tres millas. No hay bastante fundamento para afirmar que la denominada regla de las tres millas es una "limitación tradicional". Como lo reconoce la propia Comisión, la práctica no es uniforme en esta materia. Hubiera bastado que la Comisión se limitase a afirmar este hecho.

En el párrafo 2 del artículo 3 se indica que la Comisión considera que el derecho internacional no autoriza a extender el mar territorial más allá de doce millas. El Gobierno de Islandia, como se explica a continuación, no comparte esta opinión.

El párrafo 3 del artículo 3 declara que la Comisión considera que el derecho internacional no obliga a los Estados a reconocer una anchura superior a tres millas.

Las afirmaciones contenidas en el artículo 3 constituyen una curiosa amalgama y parecen inconciliables. Por una parte, se da al llamado límite de tres millas una importancia fundamental que, en opinión del Gobierno de Islandia, no está justificada en absoluto. Por otra parte, parece que un límite mayor de doce millas sería considerado ilegal, aun cuando fuese reconocido por otros Estados o se justificase en vista de las circunstancias locales. El Gobierno de Islandia no ha podido encontrar una base sólida en estos postulados.

El régimen tradicional del mar está caracterizado por una especie de compromiso entre la jurisdicción que tiene

el Estado ribereño sobre las aguas adyacentes a su costa y la libertad del mar fuera de esas aguas. Desde el punto de vista jurídico, las dos están en el mismo nivel. Sería un error ver ahí una excepción a un principio. La dificultad ha sido siempre y sigue siendo decidir por dónde se ha de trazar una línea de separación.

La práctica seguida por los Estados parece incompatible con la aceptación de una norma general que fije con precisión la extensión del mar territorial. Un grupo de Estados estaría dispuesto a aceptar un convenio general basado en el sistema del límite de tres millas. Para poder concluirlo sería necesario que muchos Estados que se oponen a este límite dejasen de hacerlo. Esto es, desde luego, inimaginable.

En su fallo del caso de las pesquerías, la Corte, recogiendo la afirmación del Gobierno del Reino Unido, de que la regla de las diez millas en las bahías debía considerarse como una regla de derecho internacional, declaró lo siguiente:

"En estas circunstancias, la Corte estima necesario señalar que, aunque la regla de las diez millas ha sido adoptada por algunos Estados tanto en su derecho nacional como en sus tratados y convenios, y aunque algunas decisiones arbitrales la han aplicado entre esos Estados, otros han adoptado un límite distinto. Por consiguiente, la regla de las diez millas no ha adquirido la autoridad de una norma general de derecho internacional."¹¹

Parece evidente que lo mismo cabe decir respecto de la afirmación de que el límite de tres millas para el mar territorial ha de ser considerado como una norma de derecho internacional.

Como indica el Relator de la Comisión de Derecho Internacional, la práctica de los Estados varía mucho y en los informes del Relator se han propuesto límites que varían entre tres y doce millas. El informe de la Comisión de Derecho Internacional indica que se hicieron doce propuestas distintas sobre este punto durante los debates de la Comisión (A/2693, párrafo 68).

Un sistema uniforme sería posible únicamente si se adoptasen límites muy amplios. Esto no significa que todos los Estados aceptasen el límite de tres millas. Al contrario, los Estados partidarios de este límite tendrían que estar dispuestos a aceptar un límite mucho mayor. De no adoptar esta actitud, la única solución práctica sería, seguramente, aceptar el principio de sistemas regionales o locales que está de acuerdo con la práctica actual. El Gobierno de Islandia está dispuesto a examinar toda proposición razonable en este sentido.

La cuestión de la anchura del mar territorial está naturalmente muy relacionada con la de las zonas contiguas y no puede tratarse por separado. La jurisdicción ribereña se basa en el reconocimiento de ciertos intereses que los Estados tienen en sus zonas ribereñas. Uno de esos intereses es el ejercicio exclusivo de la jurisdicción sobre las pesquerías de la zona ribereña. Si se establece una zona contigua con este propósito, las necesidades, en cuanto al mar territorial, por lo menos en lo que concierne a Islandia, no serán las mismas que si no existe dicha zona. Los motivos de esta actitud se hallan con-

signados en una declaración anterior del Gobierno de Islandia (documento A/2456, pp. 55 a 61), que se reproduce a continuación:

"2. El criterio del Gobierno de Islandia respecto de la jurisdicción sobre las pesquerías, basado en su experiencia, puede expresarse en la siguiente forma:

"Los estudios realizados en Islandia han demostrado de manera concluyente que el país se halla sobre un zócalo o plataforma continental, cuyos límites corresponden a los de la propia costa (véase el mapa provisional, pág. 56), y que luego siguen las profundidades de una verdadera alta mar. Sobre esta plataforma se encuentran bancos de pesca y lugares de desove de gran valor, de cuya conservación depende la supervivencia de la población de Islandia. El país es muy árido y casi todos los productos necesarios deben importarse y financiarse con la exportación de los productos de la pesca. En verdad puede decirse que los lugares de pesca de la costa son condición *sine qua non* de supervivencia de la población de Islandia, pues ellos hacen habitable el país. El Gobierno de Islandia se considera autorizado, más aun, obligado a tomar todas las medidas necesarias, incluso unilateralmente, para conservar estos recursos, y así lo está haciendo, como lo prueban los documentos adjuntos. Estima que no es lógico que se pueda impedir a los extranjeros extraer petróleo de la plataforma continental pero que no se les pueda impedir, con el mismo derecho, que destruyan otros recursos conexos con la misma parte del lecho del mar.

"3. El Gobierno de Islandia no sostiene que deba aplicarse necesariamente la misma regla en todos los países. Más bien considera que cada caso debe ser estudiado separadamente y que el Estado ribereño debería poder, dentro de una distancia razonable de sus costas, fijar las medidas necesarias para la protección de sus pesquerías costeras, teniendo en cuenta consideraciones de orden económico, geográfico y biológico, así como otras consideraciones pertinentes."¹³ Este criterio no se ha modificado.

El Gobierno de Islandia ha tenido la oportunidad de exponer recientemente al Consejo de Europa su parecer a este respecto, en un memorándum de septiembre de 1954, y en un memorándum complementario de octubre de 1955. En el primero se indicaba que, de 1662 a 1859, los límites de las pesquerías alrededor de Islandia eran de 16 millas y que todas las bahías estaban cerradas a la pesca extranjera. En los últimos años del siglo XIX, la aplicación de los límites fijados por el Gobierno de Dinamarca se hizo ineficaz y en 1901 se concertó un acuerdo con el Reino Unido, en el que se incluía la "regla" de 10 millas para las bahías y la de 3 millas para los límites de las pesquerías alrededor de Islandia. Estos límites se aplicaron hasta la extinción del acuerdo, en 1951, y el Gobierno de Islandia comunicó oportunamente la extinción de dicho acuerdo, cumpliendo sus disposiciones. Durante muchos años se pudo observar que los recursos pesqueros disminuían rápidamente a causa de una explotación abusiva, y que, si no se tomaban medidas eficaces, la situación económica del país correría graves peligros.

En estos últimos años, el Gobierno de Islandia ha tomado medidas para hacer efectiva su jurisdicción sobre

¹¹ *I.C.J. Reports 1951*, pág. 131.

¹² *Documentos Oficiales de la Asamblea General, noveno período de sesiones, Suplemento No. 9*, párr. 68.

¹³ *Ibid.*, octavo período de sesiones, Suplemento No. 9, anexo II.

las pesquerías de la plataforma continental, de conformidad con las disposiciones de la Ley de 1948 relativa a la conservación, por medios científicos, de las pesquerías de la plataforma continental. Las medidas tomadas hasta la fecha, aunque sólo resuelven parcialmente las dificultades, han resultado muy útiles y constituyen una prueba significativa de la importancia enorme que reviste la jurisdicción exclusiva sobre las pesquerías, como base de la economía nacional. A este respecto, no hay que olvidar que los pescadores extranjeros no han resultado perjudicados con ello sino que han resultado beneficiados con las medidas adoptadas. Como resultado de ellas, los recursos pesqueros han aumentado, lo cual ha tenido como consecuencia una mayor producción de las pesquerías en la región de Islandia. Esta cuestión se examina más detenidamente en el memorándum enviado al Consejo de Europa, al cual se ha hecho antes referencia.

Los artículos redactados hasta ahora por la Comisión no establecen una zona contigua para el ejercicio de una jurisdicción exclusiva sobre las pesquerías. A falta de esas disposiciones, los intereses habrán de ser protegidos fijando una amplia zona de mar territorial. Por otra parte, si se establece una zona contigua, habrá que modificar el artículo 2 del proyecto referente al régimen de alta mar.

En el capítulo II del proyecto relativo al régimen de alta mar (artículos 24 a 33) se trata de la conservación de los recursos vivos de la alta mar. Aunque esos artículos reconocen los intereses particulares de los Estados ribereños, se ve claramente que no atribuyen a los Estados ribereños una jurisdicción exclusiva sobre las pesquerías. Según ellos, las medidas de conservación han de tomarse, de ser posible, mediante acuerdos internacionales.

Si ello no fuese posible, el Estado ribereño debería poder adoptar las medidas necesarias, que no deberían hacer discriminación alguna respecto de los pescadores extranjeros. Este sistema sería bueno si se aplicase a la zona situada fuera de los límites de la jurisdicción costera exclusiva sobre las pesquerías, siempre que quedasen convenientemente protegidos los intereses del Estado ribereño. Dentro de los límites de la jurisdicción costera exclusiva, el Estado ribereño puede, naturalmente, prohibir la pesca a los extranjeros. Este es un hecho incontestable. Pero la afirmación de que esos límites están fijados en 3 millas, por ejemplo, carece de fundamento. Lo que se necesita es que el Estado ribereño precise cuales son sus necesidades hasta una distancia razonable. Dicha distancia puede variar considerablemente en los diferentes países, debido a consideraciones económicas, geográficas, biológicas y a otra clase de consideraciones. Por ejemplo, un país que no tenga intereses especiales en sus pesquerías costeras, puede estimar suficientes unos límites relativamente reducidos, mientras que un país como Islandia, cuya economía está basada en las pesquerías costeras, los considerará totalmente inaceptables. Por otra parte, los países limitados por un mar estrecho, como el Mar del Norte, están en una situación diferente de la de un país situado lejos de los demás. *El Estado ribereño es quien mejor puede analizar y definir sus necesidades en esta materia y debe hacerlo (hasta una distancia razonable que no ha de estar necesariamente limitada a 12 millas).*

Aunque la conservación de los recursos vivos del mar mediante acuerdos internacionales que atribuyan los

mismos derechos a los pescadores extranjeros que a los pescadores locales sea conveniente y necesaria más allá del límite de la jurisdicción exclusiva sobre las pesquerías costeras, dicha jurisdicción no podrá ser sustituida por aquellos acuerdos. Este es el punto esencial del problema y hay que enfocarlo de una manera práctica.

El Gobierno de Islandia no considera, pues, que los artículos relativos a la conservación de los recursos vivos del mar, aprobados por la Comisión, reduzcan la importancia de la jurisdicción exclusiva sobre las pesquerías costeras. En otras palabras, los artículos sobre la conservación serían un complemento de la jurisdicción costera exclusiva. Pero no podrían, en modo alguno, sustituirla.

III. Otras disposiciones

El artículo 2 del proyecto referente al régimen de alta mar proclama la libertad de pesca en alta mar. Como ya se ha señalado anteriormente, este texto debería modificarse si se estableciera una zona contigua para el ejercicio exclusivo de la jurisdicción sobre las pesquerías.

El artículo 22 del mismo proyecto se refiere al derecho de persecución. Se propone que el texto del párrafo 3 se modifique con objeto de que comprenda la identificación y la persecución por medio de aeroplanos, así como la identificación desde la costa.

Artículo 24. Las mismas observaciones que para el artículo 2.

14. Israel

Documento A/CN.4/99/Add.1

OBSERVACIONES TRANSMITIDAS EN NOTA VERBAL DE FECHA 21 DE MARZO DE 1956, POR LA MISION PERMANENTE DE ISRAEL EN LAS NACIONES UNIDAS

[*Texto original en inglés*]

I

Las siguientes observaciones se presentan en cumplimiento de lo dispuesto en el Estatuto de la Comisión de Derecho Internacional y respondiendo a la invitación del Secretario General de las Naciones Unidas. Como observación preliminar, el Gobierno de Israel desea hacer constar su satisfacción por la labor realizada por la Comisión de Derecho Internacional, por su Relator Especial, el Profesor J. P. A. François y por la División de Desarrollo y Codificación del Derecho Internacional, de la Secretaría de las Naciones Unidas, en materia de codificación y desarrollo del derecho internacional en la parte que se refiere a la alta mar y al régimen del mar territorial. Independientemente de los resultados definitivos que se consigan, es indudable el alto valor científico de los documentos elaborados que sirven, y con toda seguridad continuarán sirviendo, para orientar y precisar los aspectos jurídicos del problema. El Gobierno de Israel desea también hacer constar que, a su juicio, los problemas que plantean las dos materias antes mencionadas no son sólo, ni aun de un modo predominante, de carácter jurídico. Los elementos extrajurídicos de estos problemas se han de estudiar en debida forma y por los órganos competentes, con el mismo detalle y la misma intensidad con que la Comisión de Derecho Internacional ha tratado los aspectos jurídicos.

Formulamos algunas observaciones sobre la estructura que se ha dado a los informes de la Comisión, con la esperanza de que en el octavo período de sesiones la Comisión, su Relator Especial y la Secretaría puedan examinar el problema, en cierto modo técnico, que se menciona a continuación. No perdemos de vista las dificultades administrativas que supone la preparación de los informes de la Comisión y elogiamos la rápida distribución de las actas resumidas. Pero creemos que las actas resumidas de las sesiones de la Comisión se han de considerar como parte integrante de sus informes. En efecto, es imposible tener un conocimiento completo de todas las normas expuestas por la Comisión, ya sea en sus artículos provisionales o en los comentarios, sin una lectura detenida de las deliberaciones de la Comisión que precedieron a la aprobación definitiva del artículo o del comentario de que se trate. Además, el sistema de citar partes de los comentarios, que figuran en informes anteriores de la Comisión, ha dado lugar a confusiones innecesarias. Creemos que hay que abandonar este sistema. El Gobierno de Israel estima que sería útil, tanto para la discusión del proyecto definitivo de la Comisión, que se incluirá en el programa provisional del 11° período de sesiones de la Asamblea General, como para los demás debates a que haya lugar, que en el informe de la Comisión, o en un documento anexo preparado por la Secretaría, se expusiera con todo detalle los precedentes de cada artículo y de sus comentarios, con un resumen cronológico de los distintos proyectos y de las propuestas hechas en las deliberaciones de la Comisión, tanto las aprobadas e incorporadas en los informes de los distintos períodos de sesiones, como las que fueron rechazadas. Además, este estudio sinóptico debería contener también el mayor número posible de las actas resumidas y de los documentos del octavo período de sesiones de la Comisión y de todos los períodos de sesiones anteriores en los que se discutió la misma cuestión. A este respecto, consideramos que el informe tendría más valor científico y político si pudieran figurar en él referencias a los trabajos de la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional celebrada en La Haya en 1930. Teniendo en cuenta que es casi imposible disponer de muchos de los documentos más antiguos, convendría que los órganos competentes facilitaran algo que los sustituyera.

II

En su nota del 24 de enero de 1950 (A/CN.4/19), esta delegación comunicó un estudio preliminar de las leyes vigentes en Israel, en materia de aguas territoriales y de régimen de alta mar. Correspondiendo a una invitación posterior del Secretario General, motivada por la preparación de nuevos volúmenes de la Serie Legislativa de las Naciones Unidas (publicación que este Gobierno aprecia mucho) esta delegación transmitió al Secretario General, en una nota de fecha 13 de diciembre de 1955, nuevas informaciones del mismo carácter sobre ambas cuestiones. Hay que hacer observar en relación con estos documentos que, según se deduce de las fechas en que se promulgó la mayor parte de la legislación a que se hace referencia en dichas comunicaciones, casi toda es obra de las autoridades mandatarias y, por tanto, anterior a la independencia de Israel.

Con objeto de evitar, sobre todo, que hubiera una laguna legislativa y por evidentes razones de conveniencia, el poder legislativo decidió, en el momento en que

se proclamó la independencia de Israel, volver a poner en vigor toda la legislación promulgada en la época del mandato que había estado vigente hasta entonces. Posteriormente, las medidas legislativas han consistido principalmente, aunque de una manera absoluta, en modificaciones parciales a la legislación restablecida de aquel modo. Las comunicaciones sobre la legislación vigente, transmitidas en anteriores ocasiones para facilitar la labor de la Comisión de Derecho Internacional se han de considerar en consecuencia como una descripción de leyes que, en su mayor parte, no reflejan todavía o no corresponden siempre a la política general del país. Esta política se encuentra todavía en las primeras etapas de su desarrollo que es probable durarán todavía algún tiempo. El siguiente es un ejemplo típico de esto. En algunas leyes la anchura del mar territorial se ha determinado aplicando el principio de las tres millas mientras que en otras las soluciones adoptadas reflejan la política que el Reino Unido, como potencia mandataria, siguió en esta materia. El criterio del Reino Unido en todas las cuestiones relacionadas con el derecho del mar se basa en sus necesidades políticas y en sus intereses particulares. Como puede verse en estas observaciones, el Gobierno de Israel ha llegado en esta materia a conclusiones distintas de las del Reino Unido. Por lo que se refiere a acción internacional, el Gobierno ha hecho lo necesario para dar a conocer públicamente, de manera oficial, cuál es su criterio a este respecto. Aún no ha sido posible renovar toda la legislación nacional para que corresponda del todo a esta actitud internacional. Por esta razón, la legislación de Israel, casi toda "herencia" de los anteriores legisladores, no puede considerarse en ningún caso y en ningún sentido como un reflejo de las concepciones del gobierno o de la legislación ni como una prueba de la práctica seguida por Israel.

Las dos actividades internacionales más importantes llevadas a cabo por el Gobierno de Israel, en relación con las cuestiones de que se trata, se refieren a la plataforma continental (zonas submarinas) y a la anchura del mar territorial. En una nota verbal de la delegación permanente de Israel ante las Naciones Unidas, de fecha 17 de marzo de 1952 (A/2456, pág. 61), el Gobierno formuló su opinión sobre una de las primeras normas contenidas en los artículos relativos a la plataforma continental elaborados por la Comisión de Derecho Internacional. Posteriormente en una Declaración de fecha 3 de agosto de 1952, el Gobierno decidió extender su jurisdicción sobre las zonas submarinas (plataforma continental) contiguas a las costas de Israel.

El siguiente texto es una traducción de la declaración oficial de esta política publicada en el Yalkut Haprsimum, Núm. 244, el 11 de agosto de 1952, pág. 989.

" DECLARACION

" *Considerando* que investigaciones científicas recientes indican la existencia de riquezas minerales y otros recursos naturales en las zonas submarinas contiguas a las costas de Israel;

" *Considerando* que conviene adoptar las medidas necesarias para conservar estos recursos, para que puedan ser objeto de nuevas investigaciones, y para utilizarlos y desarrollarlos;

" *Considerando* que otros Estados han adoptado las

medidas necesarias para ejercer su jurisdicción en las zonas submarinas adyacentes a sus costas:

"El Gobierno de Israel declara y anuncia públicamente que:

"1) El territorio del Estado de Israel comprende el lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas contiguas a las costas de Israel incluso si están situadas más allá de las aguas territoriales hasta el grado en que la profundidad de las aguas que cubren estas zonas permita explotar sus recursos naturales.

"2) La disposición del párrafo 1 no afecta al carácter de alta mar de las aguas que cubren las zonas submarinas antes citadas, situadas fuera de las aguas territoriales de Israel.

12 Av del 5712 (3 de agosto de 1952)

"Por orden del Gobierno

"Hannah EVEN-TOV

"*Secretario Adjunto del Gobierno*"

Poco tiempo después el Knesset votó varias medidas legislativas que convertían esta política en ley nacional. A continuación damos una traducción de esta ley¹⁴.

NO. 21. LEYES SOBRE LAS ZONAS SUBMARINAS, 5713-1953

1. a) El territorio del Estado de Israel comprende el lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas contiguas a las costas de Israel pero situadas fuera de sus aguas territoriales, en la extensión en que la profundidad de las aguas que cubren estas zonas permita explotar los recursos naturales situados en ellas.

b) La disposición del inciso a) no afecta el carácter de las aguas que cubren dichas zonas submarinas, situadas fuera de las aguas territoriales de Israel, que se considerarán como alta mar.

Por lo que se refiere a la anchura del mar territorial, el Gobierno, después de examinar detenidamente todos los elementos de la cuestión, decidió aumentar razonablemente los límites del mar territorial en una extensión superior a las tres millas tradicionales. En algunos casos este límite se fijó en seis millas a partir de la faja de bajamar. La formulación oficial de estos principios figura en una nota publicada en el Yalkut Hapirsumin, No. 442, el 22 de septiembre de 1955, página 1, cuyo tenor es el siguiente:

"DECISION DEL GOBIERNO DEL 24 Elul 5715
(11 de septiembre de 1955)

"*Nota sobre la frontera marítima del Estado de Israel*

"La frontera marítima del Estado de Israel está situada a una distancia de seis millas marinas de la costa, medidas a partir de la faja de bajamar; la parte del mar comprendida entre la faja de bajamar, y la frontera marítima, tal como se determina anteriormente, junto con el espacio aéreo situado encima de ellas, constituyen la zona marítima de Israel."

¹⁴ Promulgada por el Knesset el 25 Shevat 5713 (20 de febrero de 1953) y publicada en el *Sefer ha-Kukkim*, No. 120, el 5 Adar, (20 de febrero de 1953) pág. 53; la ley y una nota explicativa se publicaron en el *Hatza'ot Hok*, No. 133, del 20 Av 5712 (11 de agosto de 1952) (pág. 332). La traducción inglesa figura en *Laws of the State of Israel*. Vol. 7, 5713—1952/3, traducción autorizada del hebreo, pág. 41.

El Gobierno consideró conveniente comunicar oficialmente esta declaración (y no porque estimara que tenía en sentido estricto la obligación de hacerlo así, pues el documento se había publicado en el "corpus" de los documentos oficiales de Israel, que se publican normalmente en el Yalkut Hapersumim — Boletín Oficial — y puede por lo tanto ser conocido de los gobiernos) a todos los países con los que Israel mantiene relaciones diplomáticas e igualmente, con fines de información, al Secretario General de las Naciones Unidas y a los demás organismos especializados que pudieran estar interesados en esta cuestión.

III

Exceptuando el artículo relativo a los estrechos, el Gobierno de Israel no tiene por el momento ninguna observación que formular a los artículos provisionales. Pero antes de examinarlos detenidamente conviene formular algunas observaciones sobre ciertos problemas de carácter general que son de trascendental importancia.

El primero se refiere a la anchura del mar territorial, de que se ocupa el artículo 3 del Proyecto de artículos provisionales relativos al régimen del mar territorial. En cierto modo, este es el punto fundamental del que dependen todas las propuestas de la Comisión — tanto las que se refieren a la alta mar, como las referentes al mar territorial — pero el Gobierno de Israel estima que el problema no se reduce a una simple cuestión de técnica jurídica. Es sabido que existen ciertas tensiones internacionales producidas por importantes conflictos de intereses en los que el concepto del mar territorial juega un papel importante. El Gobierno de Israel considera que los trabajos de la Conferencia Técnica Internacional para la Conservación de los Recursos Vivos del Mar, celebrada en Roma en abril de 1955, no permiten abrigar grandes esperanzas de que se puedan formular, sobre una base técnica y científica, principios de validez universal sobre los que pueda construirse un régimen jurídico satisfactorio. Al releer hoy día la literatura clásica de estas cuestiones, y teniendo sobre todo en cuenta los estudios del Sr. Wyndham Walker en el *British Year Book of International Law*, vol. 22 (1945) pág. 210 y del Sr. H. S. K. Kent en el *American Journal of International Law*, vol. 48 (1954) pág. 537, se llega a la conclusión de que el principio, que se considera a veces tradicional, de las tres millas y la rigidez con que se aplica tienen su origen en una combinación de circunstancias fortuitas cuya importancia actual es casi nula.

No se acepta hoy día unánimemente que sea posible aplicar este principio tradicional a otras partes del mundo que se hallan en condiciones totalmente distintas de las que existían cuando constituyó la solución de una controversia clásica planteada en el período en que se formaba el derecho internacional moderno. Dejando a un lado las necesidades particulares de cada Estado, es un hecho significativo puesto de relieve por los dos autores citados, que en la zona mediterránea, por ejemplo, el principio de las tres millas no es tradicional, y basta leer los informes presentados a la Comisión por el Relator Especial para convencerse de esta verdad. En su primer informe sobre el régimen del mar territorial (A/CN.4/53) señalaba que los siguientes países mediterráneos han fijado la anchura del mar territorial en más de tres millas: Egipto, Italia, Portugal, España, Turquía y Yugoslavia. En el segundo informe (A/CN.4/61) indicaba que los

siguientes países habían fijado la anchura de su mar territorial en tres millas: Egipto, Grecia, Italia, Líbano (al parecer), Portugal, España, Siria (al parecer), Turquía y Yugoslavia. De los países que poseen costas mediterráneas solamente dos mantienen el sistema de las tres millas: Francia, con Argelia y Túnez, e Israel (sólo durante el régimen de mandato). Análogamente un examen de la práctica seguida por algunos Estados del continente asiático revela que no se aplica unánimemente el principio de las tres millas. El sistema denominado del *Commonwealth*, basado en las tres millas, lo aplican los miembros del *Commonwealth*, Ceilán, India y Pakistán. Se indicaban también en el informe como países que mantienen la anchura de tres millas o menos: China (sin precisar qué China), Indochina, Indonesia y Japón. De los restantes países, Irán y Arabia Saudita mantienen la anchura de seis millas.

En el informe sobre su séptimo período de sesiones, la Comisión de Derecho Internacional propuso que se considerara que el Derecho Internacional no obliga a los Estados a reconocer una anchura superior a tres millas, pero pidió, no obstante, que los Gobiernos formularan observaciones a esta propuesta¹⁵. Teniendo en cuenta las graves tensiones políticas antes mencionadas y el débil fundamento del denominado principio tradicional de las tres millas, el Gobierno de Israel estima que la posición adoptada por la Comisión de Derecho Internacional, que revela el artículo 3 del proyecto de artículos referentes al régimen del mar territorial, puede ser criticada. Además, parece que existe una contradicción fundamental entre los párrafos 2 y 3 de dicho artículo. La Comisión reconoce que la práctica internacional no es uniforme, por lo que respecta a la limitación tradicional del mar territorial a tres millas, considerando esta declaración como el reconocimiento de un hecho indiscutible. El sentido de esta afirmación de la Comisión depende en definitiva del sentido que se atribuya a la palabra "hecho". Está suficientemente probado que no se trata de un hecho con una serie de consecuencias jurídicas, sino más bien lo contrario, o sea que es la consecuencia de otro hecho; es decir, que el derecho internacional no dispone que la anchura aceptada para el mar territorial sea tres millas y sólo de tres millas. Así lo reconoce aunque con cierta vacilación, el párrafo 2 del artículo 3, y si el artículo 3 (con algunos cambios de redacción), sólo tuviera los párrafos 1 y 2 podría constituir una base satisfactoria para un principio de aplicación universal. Pero el párrafo 3 contradice los párrafos anteriores y permite que se agraven las controversias existentes y surjan nuevas discusiones a este respecto. O bien el derecho señala un máximo absoluto para la anchura del mar territorial, o no lo señala. En el primer caso la Comisión ha de decidirlo y señalar en qué forma propone que se estudie la situación actual, pues muchos Estados observan distintos criterios a este respecto. Si el derecho internacional no señala un límite absoluto (y esta es la opinión del Gobierno de Israel) la Comisión tendría que formular unos principios de derecho internacional que permitan al derecho cumplir su función reguladora de los asuntos internacionales. Al proponer, en el párrafo 2, un máximo de 12 millas, considerando al mismo tiempo que los Estados no están obligados a reconocer una anchura superior a tres millas,

la Comisión deja sin solución el problema fundamental, es decir, ¿cuál es la posición de un Estado que ejerce el derecho reconocido por la Comisión de extender su mar territorial hasta un límite de 12 millas frente a un Estado que ejerciendo otro de los derechos sancionados por este artículo no reconoce una anchura mayor de tres millas? ¿Cuál será el régimen jurídico del *mare nullius* cuya anchura puede llegar a ser de nueve millas, y que estará por los menos a tres millas de la costa, y cómo pueden resolverse problemas de esta índole? Si la Comisión desea seguir basando sus trabajos en el informe sobre su séptimo período de sesiones, es necesario resolver estos problemas.

El Gobierno de Israel no cree que el derecho internacional carezca de principios rectores para proponer una solución al conflicto de intereses que surge entre el Estado ribereño y la comunidad internacional, y que es consecuencia del concepto de libertad de navegación. En realidad, la situación de tensión que se produce raramente tiene relación con el concepto de libertad de navegación en sí. Es fruto de antagonismos concretos de carácter esencialmente económico y sociológico originados por el ejercicio del derecho de libertad de navegación. El fallo de la Corte internacional de Justicia en el caso de las *pesquerías anglo-noruegas* se interpreta en el sentido de que el derecho ha de tener en cuenta estos factores. Este caso demostró que el derecho debe aplicar un criterio general de justicia y la Corte señaló que para determinar en un caso concreto la noción de lo justo se han de tener en cuenta todas las circunstancias, considerando el valor de cada una, y entre ellas los elementos geográficos y el medio ambiente. Se reconoce pues que un Estado puede tener razones para fijar el límite de su mar territorial en más de 3 millas o en una extensión superior a la fijada de un modo arbitrario. Esta manera de enfocar el problema permitiría dar un gran paso en materia de codificación y desarrollo progresivo del derecho internacional, en vez de estudiar la cuestión de un modo mecánico, y lleva a la conclusión de que el proyecto ha de tratar detenidamente de la solución o de los conflictos. Es posible resolver esto en las "cláusulas finales" del proyecto si se le da la forma de una convención.

Por último, a juicio de este Gobierno, es dudoso que en un proyecto de artículos destinado a tener aplicación universal, se pueda entrar en detalles como el de las millas que ha de tener el mar territorial. Sería ir demasiado lejos declarar categóricamente que a este respecto existen costumbres que se aplican en una región geográfica bien delimitada. No obstante, de la lectura de los informes del Profesor François y de los trabajos de la Conferencia Técnica Internacional antes citada se desprende que sería más conveniente estudiar este problema desde un punto de vista regional que desde un punto de vista general. Un análisis más detallado de las prácticas seguidas por los Estados independientes en las principales regiones marítimas y de las circunstancias que las motivaron puede proporcionar un factor de unidad que falta actualmente. En este caso, la función de la Comisión consistiría en determinar cuáles son los principios rectores para impedir o resolver los conflictos producidos entre los Estados de una región y los de otra.

IV

Las misma importancia tiene, a juicio del Gobierno de

¹⁵ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, décimo período de sesiones, Suplemento No. 9, pág. 16.*

Israel, la cuestión de los estrechos. Las tensiones políticas provocadas por los problemas de la navegación en los estrechos son un aspecto bien conocido de la historia diplomática, y el hecho de que la navegación por algunos de los principales estrechos de importancia internacional, no todos, naturalmente, esté regulado por convenios internacionales, prueba la importancia práctica de esta cuestión.

El Gobierno de Israel estima que la Comisión de Derecho Internacional no ha tratado este problema de una manera acertada. Las disposiciones referentes a él están distribuidas en varios artículos. Por ejemplo, el artículo 12, que en parte remite al artículo 14, trata de la delimitación del mar territorial en los estrechos. El párrafo 4 del artículo 18 dispone — de acuerdo con el fallo dictado por la Corte Internacional de Justicia en el caso del *Canal de Corfú* — que el paso inocente de buques extranjeros no puede ser suspendido en los estrechos que, para los fines de la navegación internacional, ponen en comunicación dos partes de la alta mar. El párrafo 2 del artículo 25 trata del paso de buques de guerra por los estrechos. La colocación que se ha dado a estos preceptos en el proyecto de artículos referentes al mar territorial puede dificultar su interpretación.

En términos generales, por lo que se refiere al derecho sustantivo, las propuestas de la Comisión en esta materia parecen acertadas (con algunos cambios de redacción), pero únicamente si se consideran independientemente del contexto, pues, según la colocación actual de los textos, el principio de libertad de navegación por los estrechos puede interpretarse como atentado a la soberanía del Estado o Estados ribereños. No obstante, la manera justa de enfocar esta cuestión es considerar el principio de libertad de navegación como predominante, y el ejercicio de los derechos de soberanía, incluidos los que la Comisión denomina derechos de protección, como una excepción al derecho y al interés superiores de la comunidad internacional. En otras palabras, cuando para arribar a un puerto — ya sea a un puerto existente o que un Estado pueda construir en el porvenir — sea necesario pasar por un estrecho (en el sentido geográfico de este término) es indiferente si el estrecho está o no situado en las aguas del mar territorial de uno o varios Estados ribereños, ni tampoco tiene importancia la naturaleza jurídica (golfo, bahía, alta mar) de las aguas en que está situado dicho puerto. En esos casos, el derecho de paso de los buques de cualquier nación, independientemente de su cargamento, no es ni puede ser objeto de ninguna restricción, y el Estado o Estados ribereños no tienen ningún derecho, si no existe un convenio especial, para impedir, dificultar o suspender el libre paso de esos buques. El mismo principio es aplicable a los buques de guerra. El párrafo 4 del artículo 18 del proyecto de la Comisión reconoce expresamente este principio.

Por estas razones, sería necesario que todas las disposiciones referentes a los estrechos estuvieran incluidas en un capítulo especial, que no debería formar parte del proyecto de artículos referentes al mar territorial, sino de los artículos provisionales relativos al régimen de alta mar. Los intereses de la comunidad internacional han de predominar en absoluto sobre los de los Estados ribereños cuyas aguas territoriales son atravesadas para arribar a un puerto determinado. A este respecto, el paso por los estrechos que tengan este carácter, ha de estar asimilado a la navegación en alta mar. Este reajuste del texto elimi-

naría también las dudas acerca de la existencia del derecho de libre navegación aérea sobre todas las aguas asimiladas a la alta mar.

V

El Gobierno de Israel formula las siguientes observaciones a los artículos provisionales referente al régimen de alta mar.

Artículo 1

En toda codificación, es necesario incluir definiciones. Pero la falta de precisión en las definiciones puede ser perjudicial. Por lo tanto, conviene pues evitar las definiciones, salvo cuando son absolutamente necesarias. El artículo 1, al tratar de definir la "alta mar" refiriéndose a otros conceptos — "mar territorial" y "aguas interiores" — que no están definidos, no tiene la precisión necesaria. La referencia a las "aguas interiores", se presta particularmente a confusión, a causa de la imposibilidad física, en la forma en que la Comisión enfoca el problema, de que la alta mar esté en contacto con las aguas interiores, por interponerse siempre entre ellas el mar territorial. El fin inmediato del artículo 1 del Proyecto de artículos referentes al régimen del mar territorial es precisar la condición jurídica del mar territorial pero sin definirlo. Siendo esto así, cabe preguntar qué objeto tiene hacer mención a las aguas interiores en un artículo que trata de definir la alta mar. Si el objeto del artículo 1 es definir las zonas de agua salada en las que son aplicables los artículos relativos al régimen de alta mar sin fijar su extensión, sería preferible reducir los elementos necesarios para definir la alta mar a uno, en vez de dos, con el fin de evitar toda imprecisión, inherente a las frases ambiguas. También podría conseguirse este resultado suprimiendo el artículo 1 y añadiendo un nuevo párrafo de introducción al artículo 2, que precisara que, a los efectos de esos artículos, todas las partes del mar que no estén comprendidas en el mar territorial se considerarán "alta mar"; estando la alta mar abierta, etc. (y lo que sigue del artículo 2). Véase además el comentario al artículo 1 del Proyecto de artículos referentes al régimen del mar territorial.

Artículo 2

En los artículos provisionales no se tratan de igual manera las cuatro libertades que constituyen la libertad de la alta mar. En otras partes del proyecto se trata de la libertad de navegación, de la libertad de pesca, y de la libertad de colocar cables y tuberías submarinos y no vuelve a hacer mención de la libertad de volar sobre la alta mar, cuestión que, al parecer, la Comisión estima que ha de formar parte de los principios de la navegación aérea.

El Gobierno de Israel tiene en cuenta las dificultades que han motivado que la Comisión no examine con detalle los principios de la navegación aérea en un documento referente al derecho del mar. No obstante, como la Comisión estima que la libertad de volar sobre la alta mar es consecuencia directa del principio de la libertad del mar, lo lógico hubiera sido hacer referencia a esta cuestión, por ejemplo, en el artículo 3. Probablemente, conviene hacer una distinción entre los principios de la navegación aérea que, en gran medida, están comprendidos en el Convenio de Aviación Civil Internacional de 7 de diciembre de 1944 (y en varios documentos anexos) y el derecho internacional general que rige la libertad de

volar sobre la alta mar. Es evidente que el primer aspecto de la cuestión sería mejor tratado por la Organización de la Aviación Civil Internacional, lo cual no impide que la Comisión señale los principios generales del derecho internacional relativos a dicha libertad de vuelo, ya que estima que, en cuanto a la alta mar, la libertad de volar sobre ella es consecuencia directa del principio de la libertad del mar.

El hecho de que no se hable más de la libertad de volar sobre la alta mar, puede hacer suponer que este derecho es de distinto carácter que los demás derechos y libertades, interpretación que sería completamente errónea, porque el derecho de navegación aérea existe, sin excepción, dondequiera que haya libertad de navegación marítima.

Conviene observar que mientras el artículo 2 utiliza el término "libertad" y otros artículos, entre ellos el 3 y el 24, emplean la palabra "derecho", ninguna de estas palabras aparece en el epígrafe del capítulo III de los Artículos provisionales y no se da ninguna explicación de esta diversidad de terminología.

Artículo 4

Por lo que se refiere a la decisión de la Comisión de que conviene estudiar más, a su debido tiempo, la cuestión de si las Naciones Unidas, y posiblemente otras organizaciones internacionales, han de tener el derecho de colocar buques bajo sus banderas exclusivamente, el Gobierno de Israel considera que es este un asunto de tanta importancia que la Comisión ha de llegar a conclusiones más precisas antes de presentar a la Asamblea General un proyecto definitivo. En ese estudio debería tratarse también del derecho de las Naciones Unidas y posiblemente de otras organizaciones internacionales de hacer volar aeronaves exclusivamente con sus colores, cuestión que se ha planteado más de una vez con motivo de las actividades de los organismos de las Naciones Unidas que actúan en el Cercano Oriente.

El problema general podría simplificarse si se hiciera una distinción entre las consecuencias jurídicas del concepto de la nacionalidad del buque, y en particular, la aplicación total de la legislación — tanto civil como penal — del Estado cuya bandera enarbola el buque, a las personas que se encuentren a bordo de él y a todos los hechos que se produzcan en él (exceptuando sólo el caso en que compitan varias jurisdicciones reconocidas por el derecho internacional general o particular), y el uso, con fines internacionales, de las señales e insignias que tienen por objeto asegurar ciertas medidas de protección o ciertos privilegios que, si no fuese por ellos, el buque no podría reclamar. Parece que es ésta la concepción en que se inspira el sistema que se sigue para identificar los buques hospitales y otros buques amparados por las convenciones de Ginebra de 1949, sobre protección a las víctimas de guerra, y convendría enfocar del mismo modo el problema antes citado para darle una solución satisfactoria. Así, el grado de protección que se daría a los buques que enarbolasen la bandera de las Naciones Unidas dependería de que el buque reuniese las condiciones en virtud de las cuales se reconociese el derecho a enarbolar dicha bandera. Puede consultarse a este respecto el párrafo 38 de la nota de esta delegación, de 24 de enero de 1950 (A/CN.4/19, página 89).

Artículo 5

Conviene emplear con cuidado expresiones como "sociedad en comandita" o "sociedad por acciones", pues pueden tener un sentido demasiado preciso en las diversas legislaciones. Por lo que se refiere a Israel, las sociedades cooperativas están asimiladas a las demás personas jurídicas mencionadas en este artículo. El Gobierno de Israel propone que los incisos b) y c) del párrafo 2 se reúnan en uno solo, aplicable a todas las personas jurídicas.

Artículo 6

La dificultad de apreciar el alcance de este artículo se debe a que la Comisión no ha creído conveniente examinar el problema de los derechos y obligaciones de los Estados en caso de cambio de abanderamiento. Aunque son evidentes las razones por las cuales la Comisión ha considerado que esta cuestión plantearía problemas bastante complicados, convendría volver a examinar este artículo. La asimilación de los buques que navegan bajo dos banderas a buques sin nacionalidad, es una conclusión demasiado trascendental y el Gobierno de Israel reserva su actitud hasta nuevo examen.

Artículo 10

Israel no ha ratificado aún la Convención Internacional para la unificación de ciertas normas sobre la competencia penal en materia de abordaje y otros incidentes de la navegación, firmada en Bruselas el 10 de mayo de 1952. Reserva sus observaciones al artículo 10 del proyecto de la Comisión hasta que haya sido estudiado por los órganos nacionales competentes. No obstante, duda de que la solución adoptada por la Comisión concuerde perfectamente con la de la Convención de Bruselas. Según el artículo 1 de esta Convención, la acción penal o disciplinaria contra las personas responsables de un abordaje o de otro incidente de la navegación sólo podrá ejercerse ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera enarbola el buque en el momento del abordaje o del incidente de la navegación. El artículo 10 del proyecto, en cambio, da también al Estado del que dichas personas son nacionales, el derecho de tomar medidas penales o disciplinarias. Si, como afirma la Comisión en su comentario, esta disposición tiene por objeto permitir que los Estados puedan tomar medidas penales o disciplinarias contra sus nacionales para retirarles los certificados que les habían sido concedidos, entonces, en estos casos, el Estado ha de basar su acción disciplinaria (pero no penal) en la condena pronunciada por los tribunales del Estado cuya bandera enarbola el buque, que son los únicos competentes en material penal. Si el párrafo 1 estuviera redactado en este sentido, podría añadirse, como segundo párrafo, el siguiente:

"No obstante, el Estado del que dichas personas son nacionales podrá tomar medidas disciplinarias con objeto de retirarles los certificados que les habían sido concedidos."

Artículos 12-20

Estos artículos, que se refieren a la policía de la alta mar, se reúnen formando un capítulo. Convendría incluir también en él, el artículo 21 porque se refiere a la supresión de la trata de esclavos y a la represión de la piratería.

El Gobierno de Israel hace notar que la última frase del artículo 12 habla concretamente de un buque de guerra y de un buque mercante. No obstante, el artículo 8 menciona otras clases de "buques pertenecientes a un Estado". Como la Comisión ha extendido la disposición del artículo XXVIII del Acta General de Bruselas del 2 de julio de 1890, a los buques mercantes, sería justo que la extendiera también a los demás buques pertenecientes a un Estado.

Artículos 24-38

El Gobierno de Israel reserva su actitud respecto de todos los artículos que tratan de la pesca, fuera del artículo 2, hasta que haya examinado detenidamente los trabajos de la Conferencia Técnica Internacional celebrada en Roma en abril de 1955.

Es igualmente necesario examinar de nuevo cuidadosamente el artículo 7 del Anexo, relativo al arbitraje. El sistema de arbitraje propuesto por la Comisión parece una renuncia al papel que el derecho internacional ha de desempeñar en la solución de esta clase de conflictos. Puede dificultar mucho la solución de los conflictos, pues permite que se introduzca un elemento político demasiado importante en la constitución y probablemente en el funcionamiento de la comisión arbitral.

La función esencial del arbitraje es facilitar un procedimiento para la solución cuasi judicial de los litigios de carácter internacional en los que, no siempre pero ordinariamente, es necesario un alto grado de conocimientos técnicos y especializados por parte de los miembros del tribunal. Teniendo esto en cuenta, tribunal arbitral (a reserva de lo que decidan las partes) se distingue de un tribunal judicial propiamente dicho en que sus decisiones pueden tener en cuenta los factores extrajurídicos del caso lo mismo que sus elementos jurídicos, mientras que un tribunal judicial sólo puede decidir aplicando el derecho internacional. Como la Asamblea General ha pedido a la Comisión que vuelva a examinar el proyecto de procedimiento arbitral, este Gobierno propone que se tengan en cuenta las dificultades con que tropezó la Comisión al redactar los artículos 7 a 9 del anexo a los Artículos provisionales referentes al régimen de alta mar y que se aplase hasta entonces la redacción definitiva de los artículos 7 a 9.

VI

El Gobierno de Israel formula las siguientes observaciones al *Proyecto de artículos referentes al régimen del mar territorial*:

Artículos 1 y 2

Teniendo en cuenta las observaciones formuladas al artículo 1 de los artículos provisionales referentes al régimen de alta mar, se plantea la cuestión de si convendría reunir los artículos 1 y 2 del Proyecto de artículos relativos al régimen del mar territorial y el artículo 1 de los Artículos provisionales relativos al régimen de alta mar para formar un capítulo que sirviera de introducción a ambas reglamentaciones que, aunque tratan de cuestiones jurídicamente distintas, tienen un elemento de unidad: el mar. Desde este punto de vista, los artículos referentes a la alta mar tratan de la parte del mar — la mayor — en la que no puede ejercerse una soberanía, mientras que los referentes al régimen del mar territorial tratan exclusiva-

mente de la parte de mar sometida a la soberanía del Estado ribereño.

Es evidente que el derecho internacional, y sólo el derecho internacional, define las condiciones en que puede ejercerse la soberanía sobre la parte del mar sujeta a ella. El párrafo 2 del artículo 1 no ha de estar redactado de manera que pueda interpretarse en el sentido de que estos artículos son algo distinto de los demás principios de derecho internacional.

La importancia de esta cuestión aparece principalmente en el artículo 2, teniendo en cuenta el debate efectuado en la 295ª sesión de la Comisión. Es necesario precisar la diferencia que existe entre la soberanía y su ejercicio, cuestiones tratadas separadamente en los dos párrafos del artículo 1, e igualmente las consecuencias que se desprenden de extender el concepto de soberanía, o su ejercicio, al espacio aéreo situado sobre el mar territorial. Existe probablemente una contradicción entre el artículo 2 del Proyecto de artículos referentes al régimen del mar territorial y el reconocimiento que hace el artículo 2 de los Artículos provisionales relativos al régimen de alta mar, de que la libertad de volar sobre alta mar es consecuencia inmediata del principio de la libertad del mar. Como se ha mencionado anteriormente, el derecho de navegación aérea (en opinión de la Comisión) deriva del principio de la libertad de navegación y, como la Comisión reconoce en varios artículos del proyecto, la libertad de navegación o el derecho de libre navegación no sólo depende de si las aguas pertenecen a la alta mar, sino que también puede ejercerse plenamente en otras aguas que físicamente forman parte del mar territorial.

De un examen detenido de los dos grupos de artículos se desprende además, que el concepto formulado en los artículos 1 y 2 del Proyecto de artículos referentes al régimen del mar territorial no es un postulado del que puedan deducirse los demás principios, sino que es una consecuencia de las demás normas formuladas. Si se detallara más la cuestión de la competencia y de la jurisdicción en el mar territorial, incluidos los estrechos, las disposiciones de los artículos 1 y 2 serían quizá superfluas en el conjunto de los artículos referentes al régimen del mar territorial, sin que quiera decir que puedan formar un capítulo general que sirva de introducción a los dos grupos de artículos.

Artículo 3

Por las razones ya expuestas el Gobierno de Israel no considera aceptable este artículo.

Artículo 7

El Gobierno de Israel estima que el proyecto de artículos presentaría una laguna en una cuestión fundamental si la Comisión no examinara los problemas de las bahías, cuyas costas pertenecen a más de un Estado.

Por lo que respecta al artículo 7 se plantean las siguientes cuestiones:

1. ¿Se considera que la definición del párrafo 1 se aplica también a los golfos?

2. Teniendo en cuenta el párrafo 3 y el comentario de la Comisión, ¿se considera que la definición del artículo 7 se refiere únicamente a bahías que tienen un solo Estado ribereño y, en este caso, se considera que la existencia de un solo Estado ribereño es un elemento esencial en la definición de una bahía? ¿Qué ocurrirá, entonces, con

las bahías en las que falta este elemento ?

3. Si el propósito general del artículo 7 es fijar la manera de determinar la diferencia que existe entre el mar territorial y las aguas interiores, respecto de las bahías, ¿qué fin práctico tienen las palabras del párrafo 7: "A los efectos de estos artículos"? El proyecto de artículos no trata del régimen de las aguas interiores. Si se interpreta bien el fallo de la Corte Internacional de Justicia en el caso de las *pesquerías*¹⁶ se llega a la conclusión de que es posible que las aguas interiores puedan constituir una ruta de navegación y aunque la existencia de esta ruta de las aguas interiores no afecta su carácter de aguas interiores, se plantea la cuestión de si el derecho internacional se ha de ocupar de ellas.

4. ¿Cuál es la diferencia desde el punto de vista jurídico (y no geográfico) entre la línea de base recta de que trata el artículo 5 y la línea que cierra las entradas de una bahía, mencionada en el artículo 7?

Estas cuestiones se plantean a causa de la dificultad con que se tropieza para apreciar la eficacia práctica de las disposiciones del artículo 7 consideradas independientemente de las del artículo 5. Sin embargo, si su eficacia práctica reside en el hecho de que, contrariamente al artículo 5, el artículo 7 contiene ciertas restricciones, en primer lugar respecto de la extensión de agua de una hendidura comparada con su boca (una extensión grande, o mayor, que el semicírculo trazado a la entrada de dicha hendidura) y, en segundo lugar, respecto de la distancia que se fije desde la entrada, ese objetivo podrá ser alcanzado mediante una fórmula que especifique que las aguas interiores de un Estado comprenden las aguas de una hendidura de su costa bien determinada si la parte de mar situada dentro de dicha hendidura es tan grande o mayor que un semicírculo cuyo diámetro no excede de millas contadas a partir de la faja de bajamar, y trazado entre los puntos de entrada de la hendidura.

Los párrafos 2, 4 y 5 quedarían tal como están redactados, pero se suprimiría el párrafo 3.

Se considera que el diámetro de 25 millas, que es la cifra mencionada por la Comisión en el párrafo 3, es excesivo y constituiría una limitación demasiado grande de la parte del mar en la que un Estado no puede ejercer su soberanía. Parece más justo fijar dicha extensión en un máximo de 10 a 12 millas.

Artículo 12

Por las razones antes expuestas, el Gobierno de Israel estima que, prescindiendo de su carácter de mar territorial, los estrechos, entendidos en el sentido geográfico de esta palabra, es decir, como un único acceso a un puerto perteneciente a otro Estado, no pueden someterse en ningún caso al régimen del mar territorial.

Artículos 16-19

Es posible que el título del artículo 16 — significado del derecho de paso inocente — no sea muy adecuado. El artículo, en su conjunto, no trata especialmente de la libertad de tránsito y de la libertad de comunicación en la forma en que están enunciadas claramente en la Convención de Barcelona de 20 de abril de 1921. El párrafo 3 del artículo 16, puesto en relación con el artículo 18, está redactado en términos tan amplios que hace com-

pletamente ineficaz el reconocimiento del derecho enunciado en el párrafo 1. Es necesario precisar el significado de la frase "actos perjudiciales para la seguridad del Estado ribereño" al formular una norma que constituye una importante excepción al derecho de paso inocente. Ante todo debe explicarse que esta excepción a la norma general no es aplicable cuando el paso constituye el único acceso a un puerto determinado.

Ninguna de las disposiciones del capítulo III insiste en que lo que determina el carácter inocente de paso es la conducta del buque y no otras circunstancias.

No se comprende por qué en el párrafo 4 del artículo 18, la Comisión se separó de las palabras empleadas por la Corte Internacional de Justicia en el fallo del litigio sobre el *Canal de Corfú*, añadiendo la palabra "normalmente" que deforma completamente la declaración clarísima de la Corte hasta hacerla inidentificable. Además la palabra "suspender" es demasiado amplia para indicar lo que puede realizar el Estado ribereño, especialmente porque el párrafo 3 insiste en que tiene un carácter temporal. Conviene hacer notar que el artículo 17 emplea la frase "no ha de poner dificultades" y el artículo 25 las palabras "no puede poner ninguna clase de obstáculos". Convendría probablemente emplear en los tres casos esas tres expresiones, precisando que no tienen un alcance permanente ni discriminatorio.

En cuanto al inciso c) del artículo 19, que se refiere a la conservación de los recursos vivos del mar, el Gobierno de Israel estima que los buques extranjeros deberán cumplir las leyes y reglamentos siempre que estén de acuerdo, no sólo con el derecho internacional general, sino con el derecho internacional vigente entre el Estado cuya bandera enarbola el buque y el Estado ribereño. Dejando a salvo los preceptos del derecho vigente entre ellos, conviene precisar que las obligaciones del buque extranjero derivadas del artículo 19 (además de las mencionadas en el inciso d)) dependen también de que las leyes y reglamentos se apliquen igualmente a los buques del estado ribereño y a todos los buques extranjeros, sin ninguna distinción.

Artículo 21

Sin oponerse al carácter general de este artículo, el Gobierno de Israel opina que puede ser motivo de una interpretación equivocada, ya que no hace mención del derecho de las autoridades del Estado ribereño de adoptar las medidas necesarias para evitar el tráfico ilícito de estupefacientes en tránsito, cuestión que está, naturalmente, regulada por un número considerable de convenios internacionales.

Artículo 22

Sería preferible enumerar los títulos de crédito marítimos que pueden justificar la detención de un buque en vez de referirse a la Convención de Bruselas sobre el embargo precautorio de buques en el mar. Conviene observar que el párrafo 2 del artículo 22 menciona únicamente los créditos marítimos que justifiquen la detención de un buque, pero no indica el lugar en que puede efectuarse dicha detención. El párrafo 1 del artículo 21 soluciona un problema análogo al tratar de la "detención de personas..." que se encuentren "a bordo de un buque que pase por el mar territorial". No queda claro si la detención de que trata el párrafo 2 del artículo 22 puede llevarse a cabo del mismo modo.

¹⁶ I.C.J. Reports 1951, párr. 132.

Conviene observar, además, que el párrafo 3 de este artículo es el único que hace referencia al demandante. Convendría volver a estudiar cuidadosamente este párrafo. Además, como la legislación de Israel no permite la detención de otro buque perteneciente a la persona que en el momento en que se originó el crédito marítimo era propietaria del buque detenido, como propone la Comisión, el Gobierno de Israel reserva su actitud a este respecto.

Por último, como los órganos competentes del Estado no se han pronunciado todavía sobre la ratificación de esta Convención, este Gobierno reserva su actitud en cuanto a las disposiciones del párrafo 4. La ley actualmente vigente en Israel (Ley sobre la Marina Mercante del Reino Unido, 1894, sección 688) estipula facultades algo más amplias para embargar o detener un buque extranjero con el propósito de adoptar las medidas procesales que se mencionan en el párrafo 4.

VII

Teniendo en cuenta que, en virtud de las decisiones de la Asamblea General, especialmente la resolución 899 (IX) del 14 de diciembre de 1954, los artículos provisionales referentes al régimen de alta mar y el proyecto de artículos referentes al régimen del mar territorial serán incluidos en el programa provisional del 11° período de sesiones de la Asamblea General, el Gobierno de Israel considera que sería conveniente que la Comisión, en virtud del inciso j) del artículo 16 y del artículo 22 de su Estatuto, indicara en las recomendaciones que formule a la Asamblea qué procedimiento ha de adoptar en lo sucesivo la Comisión para terminar acertadamente la labor que con tanto éxito ha llevado a cabo hasta la fecha. En el párrafo 3 de la nota verbal del 17 de marzo de 1952 se indica que habrá de discutirse, ya sea en la Asamblea General ya sea en una conferencia diplomática especialmente convocada a este efecto, toda la labor de la Comisión sobre las dos cuestiones: alta mar y mar territorial. El Gobierno de Israel, después de haber estudiado la labor realizada desde 1952, sigue pronunciándose en favor de este procedimiento. Considera, no obstante, que es necesario un gran trabajo preparatorio para poder llevar a cabo con éxito el estudio cabal de ambas cuestiones. Es evidente que la opinión de la Comisión será de inestimable ayuda.

15. Italia

Documento A/CN.4/99/Add.8

OBSERVACIONES TRANSMITIDAS EN UNA CARTA DE FECHA
14 DE JUNIO DE 1956 POR EL MINISTERIO DE ASUNTOS
EXTERIORES DE ITALIA

[Texto original en francés]

I. OBSERVACIONES SOBRE LOS ARTICULOS PROVISIONALES REFERENTES AL REGIMEN DE ALTA MAR, APROBADOS POR LA COMISION DE DERECHO INTERNACIONAL EN SU QUINTO PERIODO DE SESIONES (1953)¹⁷

1. *Plataforma continental*

Artículo 2

Por lo que se refiere al artículo 2, estimamos que los derechos de soberanía del Estado ribereño sobre la plataforma continental deberían limitarse a los recursos mine-

¹⁷ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, octavo período de sesiones, Suplemento No. 9, cap. III.*

ros. La expresión "recursos naturales" empleada en este artículo es demasiado amplia si se considera que se ha hecho una excepción al principio de la libertad de la alta mar y si se tiene en cuenta, además, que esta norma, tal como ha sido redactada, está en contradicción con el principio de la libertad de pesca enunciado claramente en el párrafo 2 del artículo 2 de los Artículos provisionales referentes al régimen de alta mar de 1955.

Por otra parte, hay que recordar que el nuevo concepto de la plataforma continental tiene su origen en los problemas planteados en relación con el derecho de exploración y de explotación de los recursos mineros.

Teniendo en cuenta las exigencias actuales de la mayor parte de los Estados, tampoco parece que pueda ampliarse este concepto de forma que comprenda todos los recursos naturales.

Como es lógico, esta observación se refiere también a todos los demás artículos en que figura la expresión "recursos naturales".

2. *Zona contigua*

El artículo referente a la zona contigua no es aceptable según está redactado actualmente, sobre todo si se tiene en cuenta que no corresponde a las exigencias tendientes a evitar el contrabando.

Recordamos que Italia tiene un mar territorial de seis millas de anchura, pero que la zona de vigilancia aduanera se extiende hasta doce millas a partir de la costa. En esta última zona, Italia ejerce actualmente una jurisdicción plena respecto de la legislación aduanera.

Teniendo en cuenta la posición geográfica del país y la configuración de sus costas, si se conceden menos facultades al Estado ribereño en la zona contigua, como dispone el proyecto, serán ineficaces las medidas de prevención y de represión del contrabando.

Italia podría aceptar el proyecto de artículo referente a la zona contigua si se suprimieran las palabras: "en su territorio o en su mar territorial", de manera que el texto quedase redactado así:

"En la alta mar contigua a su mar territorial, el Estado ribereño podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para evitar y reprimir las infracciones de sus leyes de policía, aduaneras, fiscales o sanitarias, o de su legislación en materia de inmigración. Esas medidas de fiscalización no podrán aplicarse a una distancia mayor de 12 millas a contar de la línea de base desde la que se mide la anchura del mar territorial."

II. OBSERVACIONES SOBRE LOS ARTICULOS PROVISIONALES REFERENTES AL REGIMEN DE ALTA MAR Y SOBRE LOS ARTICULOS PROVISIONALES REFERENTES AL REGIMEN DEL MAR TERRITORIAL, APROBADOS POR LA COMISION DE DERECHO INTERNACIONAL EN SU SEPTIMO PERIODO DE SESIONES (1955)

A. Régimen de alta mar

1. *Derecho de enarbolar bandera*

Artículo 5

Por lo que se refiere al artículo 5, para evitar toda duda en su interpretación, convendría añadir a las palabras "que pertenezca al Estado" las palabras "o a organismos públicos".

Además, conviene precisar que los requisitos necesarios para que el carácter nacional del buque sea reconocido por otros Estados subsisten cuando un buque pertenece (en las proporciones determinadas por el párrafo 2 del artículo 5) al Estado o a una persona jurídica.

2. Inmunidad de otros buques del Estado

Artículo 8

Se desprende del texto del artículo 8 y de su comentario que la Comisión ha decidido asimilar los buques en servicio oficial destinados al transporte comercial a los buques de guerra, por lo que se refiere al ejercicio de las facultades que tienen en alta mar los Estados que no sean de la bandera que enarbolan estos buques.

Creemos que esta asimilación no está justificada suficientemente, pues en el caso en cuestión la actividad ejercida por la persona que utiliza el buque puede tener un carácter esencialmente privado.

Por lo tanto, es preciso que, respecto de la inmunidad, la categoría de buques del Estado se mantenga dentro de los límites fijados por la Convención de Bruselas del 10 de abril de 1926.

3. Piratería

Artículo 14

El artículo 14 provisional declara que constituirán actos de piratería los actos ilegítimos (de violencia, etc.) cometidos por los pasajeros o por la tripulación de un buque o de una aeronave de carácter privado, dirigidos contra un buque en alta mar o cometidos en un territorio no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. Pero no prevé el caso contrario, es decir, que también se consideren como actos de piratería los actos ilegítimos de un buque privado contra una aeronave.

Creemos conveniente llamar la atención de la Comisión sobre esta cuestión, porque al examinar el comentario al artículo se observa que este caso particular todavía no ha sido objeto de estudio.

Artículo 16

Para evitar que sólo se pueda considerar como buque pirata, con arreglo al artículo 16, un buque destinado permanentemente a cometer actos de piratería, convendría sustituir el principio del destino por el del empleo, que se presta mejor a comprender bien el caso de una utilización ocasional con fines de piratería.

Artículo 20

Por lo que se refiere al artículo 20, proponemos extender la facultad de detención a los buques destinados a una función pública, como la vigilancia aduanera y la policía.

4. Derecho de persecución

Artículo 22

Por lo que se refiere al artículo 22, proponemos que el derecho de persecución se reconozca también a las aeronaves.

5. Derecho de pesca

Artículo 25

Parece oportuno que la reglamentación de la pesca en alta mar se permita, en el caso previsto por este artículo,

únicamente basándose en los resultados de investigaciones científicas.

Artículo 26

Para el caso previsto en este artículo, nos parece igualmente necesario que la petición de entablar negociaciones para reglamentar la pesca se funde en los resultados de las investigaciones y de los estudios realizados con este fin.

Artículo 29

Estimamos necesario que la posibilidad que se ha concedido al Estado ribereño de adoptar medidas de conservación en la parte de alta mar contigua a sus costas se limite en todos los casos a una distancia que no exceda de doce millas, medidas a partir de la línea de base de que se trata en los artículos 4 y 5 del régimen del mar territorial.

Artículo 30

Proponemos la supresión de este artículo teniendo en cuenta los conflictos a que podría dar lugar la aplicación de esta norma.

Artículo 31

Nos parecería más práctico y objetivo que la Comisión prevista en este artículo, en vez de estar compuesta de cuatro o seis biólogos y un experto en derecho internacional, se compusiera de dos o cuatro biólogos, dos expertos en materia de pesca, que conozcan bien las zonas objeto de conflicto, y un experto en derecho internacional.

Artículo 32

Nos parece conveniente que las medidas adoptadas, unilateralmente o no, por los Estados ribereños, sobre todo en alta mar, se suspendan *de jure* en el caso de que se recurra a la Comisión, según prevé el artículo 31, a no ser que ésta decida lo contrario.

6. Cables y tuberías submarinos

Artículo 34

Por lo que se refiere a los párrafos 1 y 2 del artículo 34, teniendo en cuenta los progresos de la técnica, convendría prever, no sólo la colocación de cables telegráficos y telefónicos y de tuberías destinadas al petróleo, sino también, adoptando una fórmula más general, la instalación de cualquier cable o conducto submarino.

B. Régimen del mar territorial

1. Extensión del mar territorial

Artículo 3

Por lo que se refiere a la extensión del mar territorial considerando las dificultades de llegar a un acuerdo sobre un límite uniforme, proponemos que la cuestión se resuelva teniendo en cuenta que puede llegarse a soluciones distintas aplicables a sectores geográficos determinados.

Por lo que se refiere a las aguas mediterráneas — como el límite de las tres millas no es tradicional — proponemos como límite máximo el de las seis millas marinas, reservándose, naturalmente, el Estado ribereño las facultades que puede ejercer en la zona contigua, teniendo en cuenta las observaciones formuladas al artículo relativo a esta zona.

2. Derechos de protección del Estado ribereño

Artículo 18 y artículo 25

Por lo que se refiere al párrafo 4 del artículo 18 y al párrafo 2 del artículo 25, conviene precisar que, por corto tiempo, en casos excepcionales, y anunciándolo debidamente, se podrá suspender el paso de los buques, sin distinción de nacionalidad, por los estrechos a los que se refieren estas normas.

16. Líbano

Documento A/CN.4/99/Add.2

NOTA VERBAL DE FECHA 4 DE ABRIL DE 1956 DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL LIBANO

[*Texto original en francés*]

El Ministerio de Relaciones Exteriores saluda atentamente al Secretario General de las Naciones Unidas y tiene el honor de referirse a la carta LEG 292/9/01 LEG 292/8/01, de fecha 24 de agosto de 1955, del Asesor Jurídico de las Naciones Unidas, referente al proyecto de artículos provisionales sobre el régimen de alta mar y del mar territorial, que figura en el informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones (2 de mayo al 8 de julio de 1955).

El Gobierno del Líbano estima que ambos proyectos constituyen, en conjunto, una codificación clara y útil de los principios del derecho internacional público relativos al régimen del mar.

De todos modos, el proyecto de artículos relativos al régimen del mar territorial da lugar a las observaciones siguientes:

Artículo 3. Anchura del mar territorial

Aunque en el estado actual del derecho sea imposible llegar a un acuerdo sobre este punto, sería conveniente fijar de manera precisa los límites máximo y mínimo de la anchura del mar territorial.

Artículo 18. Derechos de protección del Estado ribereño

Se debería modificar el texto actual de manera que el Estado ribereño pudiese suspender su aplicación en tiempos de guerra o en circunstancias excepcionales declaradas de un modo oficial.

17. Nepal

Documento A/CN.4/99/Add.6

CARTA DE FECHA 6 DE MARZO DE 1956 DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DEL NEPAL

[*Texto original en inglés*]

Tengo el honor de acusarle recibo de su carta No. LEG 292/9/01 de fecha 31 de enero de 1956, por la que me transmitía el informe de la Comisión de Derecho Internacional, que contiene los "Artículos provisionales relativos al régimen de alta mar", en el Capítulo II y en su anexo, y el "Proyecto de artículos referentes al régimen del mar territorial" en el Capítulo III.

Debido a su situación geográfica, Nepal no tiene un interés directo en estos proyectos. No obstante, me es

grato informarle de que el Gobierno del Nepal los acepta en principio y felicita a la Comisión por la labor que ha realizado.

18. Noruega

Documento A/CN.4/99/Add.1

OBSERVACIONES TRANSMITIDAS POR CARTA DE FECHA 27 DE MARZO DE 1956 POR LA MISION PERMANENTE DE NORUEGA EN LAS NACIONES UNIDAS

[*Texto original en inglés*]

El Gobierno de Noruega no ha tenido tiempo de examinar detenidamente todos los artículos. Por lo tanto, aunque formula algunas propuestas desea reservar su actitud.

Régimen de alta mar

Conviene precisar en qué medida los artículos de este proyecto serán aplicables en tiempo de guerra lo mismo que en tiempo de paz.

Hay que definir el término "buque mercante" empleado en varios artículos del proyecto. En primer lugar, se ha de explicar claramente que comprende los barcos de pesca y otros buques de carácter privado no explotados con fines comerciales (en los artículos 14 y 15 se emplea el término "buque de carácter privado"). En segundo lugar, debe precisarse en qué medida este término comprende los buques del Estado que no sean buques de guerra.

Artículo 5

Las disposiciones de los incisos a) y b) del párrafo 2 serían más claras si se suprimiese la palabra "efectivamente".

La disposición del inciso c), del párrafo 2 ha de ser más restrictiva para que esté en armonía con el principio sentado en los incisos a) y b) del párrafo 2. La actual ley noruega de navegación de 20 de julio de 1893 prescribe, en los párrafos 1 y 2, que los buques de las sociedades de navegación por acciones sólo podrán matricularse en Noruega si se cumplen los requisitos siguientes: la oficina principal de la sociedad y la sede de su Consejo de Administración ha de estar en Noruega. Su Consejo de Administración ha de estar integrado por noruegos que sean accionistas y que residan en Noruega; las seis décimas partes del capital han de ser propiedad de ciudadanos noruegos.

Artículo 8

Con objeto de evitar errores de interpretación, se llama la atención sobre el hecho de que el término "comercial" en la línea 17 del comentario al artículo 8, es una errata y ha de ser sustituida por "no comercial".

Artículo 11

Aunque en el fondo se refiere a los deberes de cada Estado, este artículo según el comentario quiere ser una expresión del derecho internacional. No se explica claramente por qué el artículo, en contradicción con otros artículos referentes a los deberes de cada Estado (véanse, por ejemplo, los artículos 9, 12, 23, 35 y 38), no obliga a los Estados a promulgar la legislación necesaria.

Artículo 19 y párrafo 3 del artículo 21

La relación entre estas dos disposiciones no es clara. En particular no se ve bien por qué el artículo 19, que trata solamente de la piratería, establece una responsabilidad ante el "Estado" de la nacionalidad del buque apresado cuando la captura se haya efectuado "sin fundamento suficiente". mientras que el párrafo 3 del artículo 21, que trata de la piratería y de otros delitos, establece el pago de una indemnización al "buque" si "las sospechas no resultaren fundadas".

Artículo 22

Debe precisarse que el derecho de persecución puede ser ejercitado por buques del Estado que no sean buques de guerra, como los de las aduanas, de la policía y los patrulleros de las pesquerías. Debe igualmente precisarse si las aeronaves pueden ejercitar el derecho de persecución.

Artículos 24 a 33

El Gobierno de Noruega conviene en que, dada la gran importancia económica de las pesquerías para el mundo en general y para determinadas naciones que se dedican a la pesca y en vista del peligro de una explotación abusiva que puede resultar de la pesca ilimitada y no fiscalizada, es imprescindible facilitar y asegurar una colaboración internacional en esta materia.

El Gobierno de Noruega es partidario de que se sometan a arbitraje los conflictos internacionales, y verá con satisfacción que se introduzca el arbitraje en esta nueva materia, siempre que sea prácticamente posible. Pero si las cuestiones relativas a la reglamentación de las pesquerías han de decidirse por arbitraje, es indispensable que los criterios en que haya de basarse el arbitraje se definan de una manera precisa y completa. De lo contrario, los Estados interesados pueden vacilar en aceptar la jurisdicción de la Comisión y ésta tropezará con grandes dificultades para el desempeño de sus funciones.

Al parecer, el proyecto trata de que los laudos se basen en criterios biológicos. En este punto, el Gobierno de Noruega desea llamar la atención sobre dos dificultades importantes.

Durante la Conferencia Técnica Internacional para la Conservación de los Recursos Vivos del Mar, celebrada en Roma, se demostró que sería con frecuencia necesario efectuar investigaciones minuciosas y extensas para saber si es preciso adoptar medidas de conservación y que para poder disponer de pruebas científicas suficientes sería necesario desarrollar más la investigación marítima. Pero, aun cuando pudieran reunirse estas condiciones, los hombres de ciencia tendrían probablemente muchas dudas en cuanto a las conclusiones que podrían deducirse de ellas y en cuanto a las medidas de conservación que podrían proponer.

Aunque las pruebas científicas establezcan indiscutiblemente que es necesario adoptar medidas de conservación, éstas no pueden tomarse basándose únicamente en ellas. Hay que tener en cuenta al mismo tiempo las *condiciones técnicas y económicas de las industrias pesqueras* de los países interesados, como se ha hecho en los convenios actuales sobre las pesquerías y en los reglamentos dictados para su aplicación. Además, el problema se halla complicado por las diferencias importantes que existen en los diversos países respecto de los procedimien-

tos de pesca y de preparación del pescado, de las condiciones del consumo y del mercado. Así, una determinada restricción puede afectar mucho a un país mientras que otro puede aceptarla con más facilidad. Por consiguiente, una reglamentación puede ser discriminatoria de hecho, aun cuando no lo sea de derecho.

El Gobierno de Noruega no está convencido de que sea posible establecer criterios generales acertados cuya importancia relativa esté claramente precisada; hay que observar que para que un sistema general de reglamentación de las pesquerías resulte apropiado, ha de ser aceptado *de una manera general*.

En vista de estas dificultades, y puesto que no se ha podido llegar a una conclusión en cuanto a la anchura del mar territorial, el Gobierno de Noruega reserva su actitud frente a la propuesta de que el Estado costero sea autorizado a adoptar unilateralmente medidas de conservación.

El Gobierno de Noruega considera que es prematuro entrar en detalles. Como lo ha señalado la Comisión de Derecho Internacional en el informe sobre su quinto período de sesiones¹⁸, la aplicación práctica y detallada de los principios elaborados por la Comisión sólo podrá conseguirse mediante la concertación de una o más convenciones sobre la materia. La redacción de estas convenciones no podrá emprenderse hasta que los principios más importantes hayan logrado una aceptación general.

El Gobierno de Noruega se reserva, pues, el derecho de volver a examinar detalladamente el capítulo II cuando se vea claramente en qué medida sus principios fundamentales se han aceptado de una manera general.

De momento, desea sólo poner de relieve que no queda claro si el procedimiento de arbitraje prescrito para el caso de que los Estados interesados no lleguen a un acuerdo (artículos 26.2, 27.2, 28.2 y 30.2) se aplicará también cuando las partes en un convenio sobre la reglamentación de las pesquerías no pueden llegar a un acuerdo respecto de una propuesta para adoptar o modificar medidas concretas de conservación dentro del ámbito de ese convenio.

No se indica claramente si el proyecto de artículos se aplicará también a la pesca de la ballena y a la caza de focas. La aplicación de una convención de carácter general a estas industrias plantearía problemas especiales y hay que tener en cuenta que la pesca de la ballena ha sido objeto de una reglamentación eficaz de carácter general. Es difícil formarse una opinión justa acerca de estos problemas mientras no hayan sido examinados más detenidamente por expertos, y en particular por la Comisión Internacional de la Pesca de la Ballena.

Artículos 34, 35 y 38

Deben incluirse los cables eléctricos en el párrafo 1 del artículo 34 y modificarse, en consecuencia, el artículo 35.

No se ve claramente por qué no se mencionan las tuberías en el párrafo 2 del artículo 34 y en el artículo 38.

Régimen del mar territorial

Al Gobierno de Noruega le complace que la Comisión de Derecho Internacional haya tenido en cuenta algunas de las propuestas que formuló en sus observaciones sobre el proyecto de 1954. En relación con los puntos de vista

¹⁸ *Ibid.*, pág. 18.

expuestos en sus observaciones anteriores¹⁹, el Gobierno de Noruega desea formular las siguientes observaciones al proyecto revisado referente al régimen del mar territorial.

Artículo 1

Conviene declarar expresamente que el proyecto de artículos no se aplica a las aguas interiores.

Artículo 3

El Gobierno de Noruega toma nota de que la Comisión de Derecho Internacional reconoce que la práctica internacional no es uniforme en cuanto a la anchura del mar territorial. El Gobierno de Noruega es partidario de que se haga lo posible para evitar toda extensión inmoderada de la anchura del mar territorial. A su parecer, el concepto mismo de mar *territorial* envuelve una estrecha proximidad al territorio. En el fallo pronunciado en el caso de las pesquerías anglo-noruegas, la Corte puso de manifiesto que una "de las consideraciones fundamentales inherentes a la naturaleza del mar territorial" es "la dependencia del mar territorial respecto del dominio terrestre. La tierra es la que da al Estado ribereño un derecho sobre las aguas que bañan sus costas".²⁰ Las pretensiones exageradas en cuanto a la anchura del mar territorial son incompatibles con este concepto fundamental.

Por otra parte, el Gobierno de Noruega considera fútil buscar un acuerdo general sobre unas normas aplicables a la extensión del mar territorial, que podría privar a un país de una parte del mar sobre la cual tiene hoy día una jurisdicción indiscutible. Así, el Gobierno de Noruega estima imposible aceptar para sus costas una anchura inferior a cuatro millas.

Artículo 5

Las tres primeras frases del Artículo 5, tal como ha sido modificado, parecen reflejar los principios de derecho internacional enunciados por la Corte Internacional de Justicia en el caso de las pesquerías anglo-noruegas. Sin embargo, la última frase del párrafo 1 del artículo 5 sigue manteniendo la regla arbitraria de que no deben trazarse líneas de base recta desde los escollos y bajíos que emergen intermitentemente ni en dirección de éstos. Ésta frase ha de ser suprimida. En el fallo antes mencionado, la Corte Internacional de Justicia ha reconocido el sistema noruego de líneas de base con el cual ciertas líneas de base recta se trazan desde escollos que emergen intermitentemente²¹. Por consiguiente, la propuesta de que no deben trazarse líneas de base recta desde los escollos que emergen intermitentemente es contraria a los principios del derecho internacional. Y tampoco puede considerarse como una evolución deseable del derecho internacional.

Artículo 7

Este artículo no es claro. Ninguno de los párrafos refleja principios del derecho internacional aceptados y es muy dudoso que el artículo propuesto constituya un progreso. La excepción del párrafo 5 del artículo 7 res-

pecto del sistema de líneas de base recta debería aplicarse al conjunto del artículo.

Artículos 14 y 15

Aunque acepta el principio de la línea media propuesto en estos artículos, el Gobierno de Noruega desea llamar la atención sobre el hecho de que, con el texto actual, los artículos no parecen tener en cuenta que los dos Estados interesados pueden tener mares territoriales de anchura diferente.

Por ejemplo, en el caso de dos costas situadas *frente a frente*, si un Estado reclama una anchura de seis millas y el otro una anchura de tres millas, y si la distancia total entre las costas es de ocho millas, según la norma propuesta, la anchura del mar territorial de cada Estado en aquella zona será de cuatro millas. Uno de los Estados tendrá, pues, un mar territorial más ancho que el que reclama realmente. En cambio, si la distancia total entre las dos costas situadas *frente a frente* es de diez millas, el artículo propuesto no será aplicable y los Estados tendrán mares territoriales de seis y tres millas, respectivamente. Las aguas territoriales del Estado que reclama una anchura de seis millas se extenderían, entonces, más allá de la línea media.

Dificultades análogas pueden presentarse en el caso de dos Estados *adyacentes* si el ángulo entre sus costas o sus líneas de base es inferior a 180°, y en particular si su frontera terrestre común llega al mar en el fondo de una bahía.

Como los problemas tratados en los artículos 14 y 15 son fundamentalmente análogos, sería quizás acertado reunirlos en uno. Este artículo podría disponer que, a falta de un acuerdo especial, ningún Estado tendrá derecho a extender el límite de su mar territorial más allá de la línea media.

Artículo 16

Debe precisarse que el derecho de paso inocente puede ejercerse sólo en tiempo de paz (véanse el comentario de la Comisión de Derecho Internacional y las observaciones del Gobierno de Noruega sobre el artículo 17 del proyecto de 1954).

Artículo 18

Los intereses que el Estado ribereño puede proteger no se quedan completamente precisados en la frase "las presentes disposiciones". No se han mencionado, por ejemplo, los derechos referentes a la pesca. Por consiguiente, parece necesario insertar al final del párrafo 1 las palabras "o las demás normas del derecho internacional", como se hace en la disposición correspondiente del artículo 19.

Artículo 21.1 a)

La jurisdicción del Estado ribereño debería quizás limitarse a los casos en que el delito tiene consecuencias en su dominio terrestre o en su mar territorial. De todas formas, el Estado ribereño no debería tener el derecho de ejercer su jurisdicción en los casos en que el delito sólo tenga consecuencias en el territorio del Estado de la nacionalidad del buque.

Artículo 22

El Gobierno de Noruega no puede aceptar el párrafo 3 de este artículo en la medida en que admite la deten-

¹⁹ *Ibid.*, décimo período de sesiones, Suplemento No. 9, anexo, sección 11.

²⁰ *I.C.J. Reports 1951*, pág. 133.

²¹ *Ibid.*, págs. 128 y 143.

ción de un buque que no sea el buque respecto del cual se ha presentado el título de crédito marítimo. Por esta razón, no ha ratificado la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas sobre el embargo precautorio de buques en el mar, concertada en Bruselas el 10 de mayo de 1952.

El Gobierno de Noruega aceptaría con mayor facilidad la disposición correspondiente de la última frase del párrafo 1 del artículo 24 del proyecto de 1954 redactado por la Comisión de Derecho Internacional, agregando que el propietario del buque tendrá derecho a una indemnización si los tribunales no mantienen el embargo.

19. Países Bajos

Documento A/CN.4/99/Add.1

OBSERVACIONES TRANSMITIDAS POR LA MISION PERMANENTE DE LOS PAISES BAJOS EN LAS NACIONES UNIDAS, POR CARTA DE FECHA 16 DE MARZO DE 1956

[*Texto original en inglés*]

OBSERVACIONES SOBRE LOS ARTICULOS PROVISIONALES REFERENTES AL REGIMEN DE ALTA MAR

Las observaciones que se formulan a continuación no prejuzgan la actitud de los Gobiernos de Surinam y de las Antillas Holandesas que estudian actualmente el problema.

Observaciones de carácter general

El Gobierno de los Países Bajos ha tenido conocimiento de que el Consejo Internacional de Uniones Científicas, en una carta al Director General de la UNESCO, ha manifestado preocupación por las consecuencias que el proyecto de la Comisión de Derecho Internacional relativo a la plataforma continental pueda tener para investigaciones fundamentales en materia de geofísica, geología submarina y biología marina del lecho del mar y del subsuelo de la plataforma continental. A juicio del Gobierno de los Países Bajos, sería conveniente señalar a la atención de la Comisión de Derecho Internacional este hecho y recomendarle que inserte ya sea en su proyecto, ya sea en sus comentarios, una disposición para que el Estado ribereño esté obligado a permitir que se lleven a cabo investigaciones en el lecho del mar con fines exclusivamente científicos.

Respecto de los Artículos provisionales referentes al régimen de alta mar, el Gobierno de los Países Bajos hace la observación general de que el proyecto se refiere únicamente a la *alta mar*. Como él trata también de algunos problemas que tienen consecuencias más vastas, como por ejemplo, la trata de esclavos mencionada en el artículo 12, el Gobierno de los Países Bajos desea subrayar que el hecho de que el proyecto se aplique sólo a una zona limitada no puede servir nunca de argumento para afirmar que fuera de esa zona, es decir, en el continente o en el mar territorial, esos actos contra la ley pueden ser legales.

Artículos 1 a 4

Ninguna observación.

Artículo 5

El Gobierno de los Países Bajos ve con agrado que la Comisión de Derecho Internacional haya tratado de esta-

blecer algunas garantías contra los posibles abusos del derecho que tiene un Estado soberano de fijar las condiciones para que un buque pueda matricularse en él y tenga derecho a enarbolar su bandera.

Existe desde luego cierta analogía entre la "nacionalidad de los buques" y la nacionalidad de las personas. A este respecto, el Gobierno de los Países Bajos hace observar que en la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional celebrada en La Haya en 1930, fué reconocido el principio de que cada Estado es libre para determinar en su legislación quiénes son sus nacionales, pero que esa legislación será reconocida por los demás Estados sólo "en la medida en que sea compatible con los convenios internacionales, las costumbres internacionales y los principios jurídicos generalmente aceptados en lo que concierne a la nacionalidad". (El fallo pronunciado por la Corte Internacional de Justicia en el caso *Nottebohm*, el 6 de abril de 1955, se funda en este mismo principio, aplicado a la protección a los extranjeros).

Aunque el Gobierno de los Países Bajos acepta resueltamente este principio — incluso para "la nacionalidad de los buques" — no aprueba, sin embargo, la forma que le ha dado la Comisión de Derecho Internacional. Duda de que sea posible establecer una reglamentación detallada obligatoria para el Estado que concede a un buque el derecho de enarbolar su bandera.

Una reglamentación de esta naturaleza planteará necesariamente numerosos problemas, y creará muchas incertidumbres. Así, por ejemplo, surgirán indudablemente dificultades respecto de las condiciones aplicables a los buques de las sociedades por acciones mencionadas en el inciso c) del párrafo 2 del artículo 5. Es sabido que el reconocimiento de las sociedades extranjeras y su nacionalidad son objeto de muchas controversias.

Además, el Gobierno de los Países Bajos no cree posible, aun cuando se llegue a un acuerdo sobre una reglamentación más detallada, que ésta evite por completo todo abuso.

Por consiguiente, el Gobierno de los Países Bajos estima que sería preferible enunciar en el artículo 5 la norma de que, a los efectos del reconocimiento, debe existir una relación auténtica entre el buque y el Estado. Aparte esta disposición, que tiende sólo en forma negativa a evitar abusos, el Gobierno de los Países Bajos cree conveniente prescribir que los Estados, adoptando las medidas legislativas necesarias, deberán establecer garantías para que los buques que enarbolan su bandera no infrinjan su legislación sobre protección de la vida humana en el mar, etc. El Gobierno de los Países Bajos sabe bien que una norma de esta naturaleza ha sido establecida por la Comisión en el artículo 9 del presente proyecto, pero considera que el alcance de ese artículo es demasiado limitado.

Sería preferible, además, unir estrechamente las cuestiones tratadas en el artículo 5 y en el artículo 9, con objeto de poner de manifiesto que están relacionadas entre sí. Por estos motivos, el Gobierno de los Países Bajos propone sustituir el actual artículo 5 por los siguientes artículos 5 *a* y 5 *b*:

" Artículo 5 a

" Cada Estado, dentro de su territorio, establecerá los requisitos necesarios para que un buque pueda matricularse y enarbolar su bandera. No obstante, para que el carácter nacional del buque sea reconocido por

los demás Estados, deberá existir una relación auténtica entre el Estado y el buque.”

” *Artículo 5 b*

” Los Estados dictarán reglamentos para sus buques, con objeto de garantizar la seguridad en el mar, teniendo en cuenta, entre otras consideraciones:

” 1. La tripulación, que debe responder a las necesidades del buque y disfrutar de condiciones razonables de trabajo;

” 2. La construcción, el equipo y las buenas condiciones del buque para navegar en alta mar;

” 3. La utilización de señales, el mantenimiento de las comunicaciones y la prevención de abordajes.

” Al dictar esos reglamentos, los Estados tendrán en cuenta las normas aceptadas internacionalmente para los buques que constituyen la mayor parte del tonelaje de los que participan en la navegación en alta mar.

” Los Estados tomarán las medidas necesarias para garantizar la observancia de dichos reglamentos. Para ello dictarán, entre otras, disposiciones referentes al registro del buque en el Estado y a los documentos que demuestren que han sido cumplidos los reglamentos correspondientes de la legislación nacional.”

Las pruebas para determinar si existe la relación auténtica mencionada en el artículo 5 a, se basarán en la propiedad o en la administración del buque, o en la nacionalidad del capitán y de la tripulación.

El Gobierno de los Países Bajos estima que, en ciertos aspectos, los reglamentos referentes a las condiciones de trabajo, por ejemplo las disposiciones sobre horas de trabajo, pueden afectar la utilización del buque. Por esta razón, cree conveniente aludir a esos reglamentos en el artículo 5 b.

Artículo 6

El Gobierno de los Países Bajos no está acuerdo con la declaración que se hace en el comentario de que la finalidad del artículo 6 está en garantizar que los buques tengan una sola nacionalidad. Estima que la finalidad consiste más bien en impedir que los buques que tengan el derecho de enarbolar la bandera de dos o más Estados utilicen una u otra, según sus necesidades. Para evitar toda interpretación equivocada, sería preferible agregar después de las palabras ” dos a más banderas ” estas otras: ” utilizando una u otra bandera, según las necesidades ”.

Artículo 7

El Gobierno de los Países Bajos estima conveniente que la disposición del segundo párrafo se ponga en armonía con la Convención de La Haya No. VII, de 1907; si fuera así debería redactarse en esta forma:

„ Se entienden por ” buques de guerra ” los que estén bajo la autoridad directa, el control inmediato y la responsabilidad de la Potencia cuya bandera enarboleen, y lleven los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad; el comandante deberá estar al servicio del Estado, debidamente facultado por las autoridades competentes, y su nombre deberá figurar en el escalafón de oficiales de la Armada; la tripulación deberá estar sometida a la disciplina militar.”

Artículo 8

En opinión del Gobierno de los Países Bajos, no existe

ningún motivo para asimilar los buques del Estado explotados con fines puramente comerciales a buques de guerra, en lo que toca a la inmunidad de jurisdicción. Siguiendo la tendencia general del derecho internacional, la inmunidad de los Estados no se reconoce cuando actúan con carácter privado. A este respecto, pueden mencionarse el Convenio y Estatuto relativos al régimen internacional de los puertos marítimos, firmados en Ginebra el 9 de diciembre de 1923, la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas referentes a las inmunidades de los buques del Estado, firmada en Bruselas el 10 de abril de 1926, la Convención redactada por la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional celebrada en La Haya en 1930 y el artículo 23 del proyecto de la Comisión de Derecho Internacional referente al mar territorial. La misma tendencia se manifiesta en la práctica seguida por los Estados. Algunos gobiernos que durante mucho tiempo fueron partidarios del principio de la inmunidad ilimitada de los Estados han modificado recientemente esta actitud (véase Boletín del Departamento de Estado, volumen 26, 23 de junio de 1952, pág. 984). Otros Estados, como la Unión Soviética, han concertado tratados bilaterales en los que se reconoce el principio de una inmunidad limitada.

Además, como en algunos países el comercio marítimo está en manos de empresas propiedad del Estado, el principio de la inmunidad ilimitada favorecería principalmente a esos Estados.

Por estos motivos, el Gobierno de los Países Bajos propone, de acuerdo con el Tratado de Bruselas, que se sustituyan las palabras ” a un servicio oficial ” por las palabras ” a un servicio oficial y no comercial ”.

Artículo 9

Si se acepta la propuesta de los Países Bajos en lo que concierne al artículo 5 b, el artículo 9 podrá suprimirse.

Artículo 10

La cuestión tratada en este artículo ha sido reglamentada del mismo modo en el artículo 1 de la Convención internacional para la unificación de ciertas normas sobre la competencia penal en materia de abordaje y otros incidentes de la navegación, concertada en Bruselas el 10 de mayo de 1952 (Cmd 8954). Una comparación entre los dos textos revela algunas diferencias. En primer lugar, es evidente que la Convención de Bruselas no reconoce *expressis verbis*, como el actual proyecto, la jurisdicción del Estado de la nacionalidad de las personas que están al servicio del buque. Pero no parece una diferencia fundamental, porque la finalidad del proyecto consiste sólo en desvanecer toda duda en cuanto a la *jurisdicción* del Estado de la nacionalidad y no en imponerle la *obligación* de ejercer su jurisdicción penal.

Por otra parte, las palabras ” que haya participado en el abordaje ” de la quinta y sexta líneas del artículo 10 del proyecto, no aparecen en la Convención de Bruselas. A juicio del Gobierno de los Países Bajos, son superfluas.

Por último, la Convención de Bruselas habla de las ” acciones penales y disciplinarias ”, mientras que el proyecto sólo dice las ” acciones ”. Como no tiene ningún objeto limitar la jurisdicción civil de un Estado, el Gobierno de los Países Bajos prefiere el texto de Bruselas.

Basándose en estas consideraciones, el Gobierno de los

Países Bajos propone que el artículo 10 se redacte en esta forma:

"En caso de abordaje o de cualquier otro accidente de navegación ocurrido a un buque en alta mar, que pueda entrañar una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o cualquier otra persona al servicio del buque, las acciones penales y disciplinarias contra esas personas sólo se podrán ejercer ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera enarbolaba el buque o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales".

Artículo 11

El artículo 10 del capítulo V de la Convención internacional para la protección de la vida humana en el mar, firmada el 19 de junio de 1948, contiene una disposición para reglamentar la misma cuestión, pero de manera más completa, puesto que impone además a los buques en el mar la obligación de dirigirse hacia un buque en peligro cuando reciben la señal de socorro. Aunque sería demasiado incluir las normas detalladas de 1948 en el presente proyecto, puede ser conveniente substituir la primera frase por la siguiente:

"El capitán de un buque estará obligado, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para su buque, su tripulación y sus pasajeros, a prestar auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar, y a dirigirse a toda velocidad a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro, y en la medida en que razonablemente pueda hacerlo."

Artículo 12

La finalidad de este artículo es permitir que un Estado pueda impedir que los buques extranjeros usurpen su bandera. Esto puede decirse más explícitamente redactando el final de la primera frase como sigue:

"y para evitar que con ese propósito buques extranjeros, enarboles ilegalmente su bandera".

Artículo 13

Hay una diferencia entre el artículo 13, que se refiere a "la piratería en alta mar", y los artículos siguientes (véase, por ejemplo, el inciso *b*) del párrafo 1 del artículo 14), en los que se considera que la piratería puede practicarse también en otras partes.

Artículo 14

Basándose en la tendencia general del derecho internacional señalada en sus observaciones sobre el artículo 8, el Gobierno de los Países Bajos estima que los buques mercantes propiedad del Estado deben considerarse como buques de carácter privado en el sentido del artículo 14. Por esta razón, el Gobierno de los Países Bajos estima conveniente completar el artículo 14 para que de él se desprenda claramente que no se refiere a los buques de guerra ni a otros buques del Estado destinados a un servicio oficial.

Por otra parte, en el inciso *a*) del párrafo 1 de este artículo se emplea solamente el término "buque", mientras que en el inciso *b*) se hace mención de "buques, personas y bienes" y, al principio del párrafo 1, se emplean los términos "personas o bienes". En un caso se consideran como actos de piratería los dirigidos contra personas y contra objetos que no sean buques, lo que no

ocurre en el otro. Esta distinción puede tener un valor práctico cuando los actos se perpetren contra una aeronave que haya amarado en alta mar. Si desapareciera esta incongruencia se simplificaría mucho la redacción del primer párrafo.

Respecto de lo que dice la Comisión de Derecho Internacional en el último párrafo del comentario al artículo 14, hay que observar que muchos autores de renombre sostienen una opinión diferente acerca del amotinamiento (véase por ejemplo: Higgings-Colombos, Ortolan, Oppenheim-Lauterpacht, 1955, Gidel; véase también un fallo del Consejo privado en el caso del Ministerio Público de Hong Kong y Kwocka-Sing). Pero el Gobierno de los Países Bajos cree que el punto de vista de la Comisión es acertado. La comunidad de los Estados no debe intervenir en los cambios de mando a bordo de un buque mientras los actos de los amotinados no se extiendan fuera del buque.

Si se adoptan las propuestas del Gobierno de los Países Bajos respecto del artículo 16, debería modificarse el segundo párrafo del artículo 14 (véanse las observaciones al artículo 16). El texto podría redactarse así:

"2. Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de que dicho buque o aeronave está destinado por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentra, a cometer cualquiera de los actos enumerados en el presente artículo."

Artículo 15

Consecuente con su observación al artículo 14, el Gobierno de los Países Bajos cree conveniente que también a los efectos del artículo 5, los buques del Estado destinados a un servicio oficial sean asimilados a los buques de guerra.

Con objeto de poner el texto inglés en armonía con el texto francés que dice "dont l'équipage s'est mutiné" el texto inglés debe decir "whose crew has mutinied".

Artículo 16

Cabe preguntar cuál puede ser el objeto de este artículo. Da una definición, pero la de "buque pirata" tiene poca importancia; dejando aparte el artículo 17, la expresión sólo se emplea en los artículos 14 y 18. Como se desprende del comentario, el artículo 18 da a la expresión "buque pirata" un significado distinto: el de un buque que ha cometido actos de piratería.

Por esta razón, el Gobierno de los Países Bajos propone que se suprima el artículo 16, que la terminología del párrafo 2 del artículo 14 se ponga en armonía con la del artículo 16 (véanse las observaciones sobre el artículo 14), que el texto del artículo 18 se ponga en armonía con el Comentario de la Comisión y que en el artículo 17 se emplee también la expresión "buque o aeronave que haya cometido actos de piratería". Si se decide conservar el artículo 16, el Gobierno de los Países Bajos desea manifestar que no tiene finalidad práctica alguna excluir los actos mencionados en los párrafos 2 y 3 del artículo 14 de la referencia que a éste se hace en el artículo 16. A juicio del Gobierno de los Países Bajos, en este caso el artículo 16 debería terminar por las palabras "actos enumerados en el artículo 14". Esto se ve también en la nueva redacción propuesta para el párrafo 2 del artículo 14.

Artículo 17

Véanse las observaciones al artículo 16.

Artículo 18

Como se ha explicado en las observaciones al artículo 16, la frase "un buque o una aeronave pirata" deberá sustituirse por la frase "un buque o una aeronave que haya cometido actos de piratería", independientemente de si se decide o no conservar el artículo 16.

El proyecto de Harvard (Estudios de derecho internacional, 1932, páginas 743 y siguientes) contenía una reglamentación más detallada sobre la piratería. Como ejemplos de ello pueden citarse el artículo 13 relativo a los derechos de terceros de buena fe y el artículo 14 relativo a un juicio con arreglo a derecho. La concisión del presente proyecto impide que figuren en él normas detalladas para estas cuestiones. Sin embargo, convendría que la Comisión de Derecho Internacional en sus comentarios llamase la atención de los Estados sobre la obligación de observar estos principios.

Respecto de la cuestión de si el artículo 18 permite también la aplicación de sanciones a un buque por actos cometidos en el pasado, véanse las observaciones al artículo 21.

Artículo 19

No se comprende bien por qué la redacción de este artículo ha de ser distinta de la del párrafo 3 del artículo 21, ya que, al parecer, las dos disposiciones tienen el mismo sentido.

Artículo 20

Ninguna observación.

Artículo 21

El Gobierno de los Países Bajos prefiere que las palabras "en el mar" al principio del primer párrafo, se sustituyan por los términos "en alta mar", siguiendo la terminología empleada en otras partes.

En relación con el inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 21 y también con el artículo 18, se plantea la cuestión de si la competencia de los Estados para visitar, registrar y apresar los buques se extiende también a los buques que han cometido actos de piratería sólo en viajes anteriores. Caben aquí dos actitudes: la competencia puede estar limitada a los casos en que los actos de piratería han sido perpetrados *durante el viaje actual del buque*, o bien puede extenderse a los actos de piratería cometidos en el pasado, siempre que el buque esté en poder de las mismas personas que en los viajes anteriores. Los redactores del párrafo 2 del artículo 4 del proyecto de Harvard adoptaron esta última actitud. Esto está justificado si el ejercicio de la jurisdicción por los Estados se considera como un ejercicio de la jurisdicción internacional y la piratería como un delito de carácter internacional. El texto del artículo 21 no deja ver claro cuál es la actitud adoptada por la Comisión de Derecho Internacional.

Artículo 22

La segunda frase del tercer párrafo dice que el comienzo de la persecución se indicará emitiendo la señal de detenerse. El texto francés es más preciso: "le commen-

cement... devra... être marqué par l'émission du signal de stopper". Esta versión es también la que está más en armonía con el proyecto de codificación de 1930.

La última frase del tercer párrafo podría redactarse de un modo más claro, de la manera siguiente:

"La orden de detenerse deberá ser dada mediante una señal visual o auditiva, emitida a una distancia que permita al buque extranjero oírla o verla."

Por último, el Gobierno de los Países Bajos estima que el artículo debe indicar quién está facultado para emprender la persecución. Propone que se agregue la disposición siguiente:

"El derecho de persecución sólo podrá ser ejercitado por los buques de guerra y otros buques destinados a un servicio oficial, no comercial".

Artículo 23

Por lo que respecta al petróleo vertido de los buques, hay que señalar que la contaminación de las aguas puede ser causada también por productos distintos de los hidrocarburos. Por esta razón, el término "hidrocarburos" debería sustituirse por "petróleo".

El Gobierno de los Países Bajos señala que los Estados que han otorgado concesiones para la explotación de la plataforma continental han dictado ya reglamentos que obligan al concesionario a tomar medidas para evitar las filtraciones y las explosiones. En vista de las enormes cantidades de petróleo que pueden contaminar el mar y los perjuicios que ello puede acarrear para los demás Estados y sus nacionales si no se adoptan medidas de seguridad, el Gobierno de los Países Bajos estima, en interés de todos, que debería disponerse lo siguiente:

" Artículo 23 a

"Los Estados dictarán reglamentos para evitar la contaminación de las aguas por el petróleo que pueda ser producida por la explotación de zonas submarinas."

El Gobierno de los Países Bajos desea también señalar otra causa de contaminación del mar, a saber: la descarga de desperdicios radiactivos en el mar, que pueden ser particularmente peligrosos para los peces y para los consumidores de pescado. Por consiguiente, propone que se inserte la disposición siguiente:

" Artículo 23 b

"Los Estados cooperarán en el establecimiento de reglamentos para evitar la contaminación de las aguas originada por la descarga de desperdicios radiactivos en el mar."

Artículos 28 y 29

No se precisa lo que debe hacerse cuando las negociaciones mencionadas en el artículo 29 no hayan dado resultado positivo respecto de una zona para la cual otros Estados hayan dictado ya reglamentos, y en la que, por consiguiente, es aplicable también el artículo 28. ¿Deberá en ese caso aplicarse el párrafo 2 del artículo 28, o tendrá el Estado ribereño, en virtud del párrafo 1 del artículo 29, el derecho de adoptar unilateralmente "las medidas de conservación que procedan"? ¿Ha de suponerse que las negociaciones a que se refiere el artículo 29 no hubieran podido entablarse en ese caso, y que el Estado ribereño sólo podrá pedir que se le deje participar en el

sistema (existente) de reglamentación, en virtud del artículo 28 ?

El párrafo 3 del artículo 29 estipula que el derecho de adoptar medidas bilaterales cesará tan pronto como haya recaído una decisión arbitral. El Gobierno de los Países Bajos supone que esto ocurrirá también cuando un procedimiento arbitral, iniciado en virtud de los artículos anteriores, haya dado lugar a una decisión o cuando una comisión arbitral, instituida en caso de desacuerdo sobre determinadas medidas unilaterales, haya decidido que el mencionado derecho cesará en virtud de una decisión provisional de dicha comisión.

La definición del concepto de "pruebas científicas" debería dejarse a la comisión arbitral.

Artículos 31 a 33

Como las comisiones arbitrales mencionadas en estos artículos resultan ser órganos de arbitraje de derecho estricto, sería mejor que la Comisión de Derecho Internacional indicase con más claridad en su informe que esas comisiones podrán dictar las normas que estimen justas y eficaces, aun cuando deban apartarse de las normas existentes. Por este motivo, sería mejor no utilizar los términos "partes" y "diferencias".

Artículo 34

Respecto de este artículo, el tercer párrafo del comentario dice que el primer párrafo está tomado del artículo 1° de la Convención de 1884. Esto debe de ser un error, puesto que el artículo 1° de dicha Convención dice así:

"La présente convention s'applique, en dehors des eaux territoriales à tous les câbles sous-marins légalement établis et qui atterrissent sur les territoires, colonies ou possessions de l'une ou de plusieurs des Hautes Parties contractantes."

Además, el Gobierno de los Países Bajos desea señalar que el artículo 34 reproduce exactamente el artículo 5 de la reglamentación relativa a la plataforma continental, aprobada por la Comisión de Derecho Internacional en 1953.

Artículo 35

A juicio del Gobierno de los Países Bajos, las palabras del texto inglés "resulting in the total or partial interruption, etc." deberían sustituirse por "in such a manner as might interrupt or obstruct telegraphic communications" siendo ésta la traducción oficial en inglés de la Convención de 1884 sobre cables telegráficos (H.M.S.O., Cmd. 4384).

En esa frase, después de las palabras "en las mismas condiciones" debería insertarse estas otras: "que pueda tener como consecuencia la pérdida de las sustancias que circulan dentro de la tubería". Esta es una consecuencia natural de una aplicación, por analogía, de la reglamentación sobre cables submarinos. Esta adición precisa claramente que la protección del artículo 35 se aplica sólo a las tuberías que están en actividad.

Artículos 36 y 37

Ninguna observación.

Artículo 38

El Gobierno de los Países Bajos propone que las pala-

bras "un cable submarino" se sustituyan por "un cable o una tubería submarinos" y que se supriman las palabras "del cable" al final del artículo. La palabra "tubería" ha sido omitida probablemente por error.

OBSERVACIONES SOBRE EL PROYECTO DE ARTICULOS REFERENTES AL REGIMEN DEL MAR TERRITORIAL

Artículo 3 (mar territorial)

Para este artículo, el Gobierno de los Países Bajos se remite a sus observaciones anteriores (A/CN.4/90), en las que exponía su punto de vista sobre la anchura del mar territorial. Lamenta que la Comisión de Derecho Internacional no haya podido encontrar la solución de las dificultades con que ha tropezado.

Artículo 13

La situación a que alude la Comisión de Derecho Internacional en su Comentario a este artículo no se presenta en los Países Bajos. En opinión del Gobierno de los Países Bajos, serán los Estados interesados los que deberán dictar una reglamentación especial cuando la situación lo exija.

Artículo 14

El Gobierno de los Países Bajos piensa que quizá este artículo no tiene razón de ser, teniendo en cuenta los artículos que la Comisión ha dedicado a los estrechos.

Artículos 16 a 18

El Gobierno de los Países Bajos está de acuerdo con estos artículos. Opina que un cierto número de definiciones imprecisas, como, por ejemplo, "todo atentado a su seguridad y a aquellos de sus intereses que está autorizado a defender", son inevitables, y aunque convendría que los Estados autorizasen con la mayor amplitud posible el paso inocente, el párrafo 3 del artículo 18 debería hacer una referencia explícita a estas definiciones imprecisas.

Artículo 25

El Gobierno de los Países Bajos preferiría que se volviese al texto del artículo 26 del informe de 1954. No ve por qué motivo se ha modificado la reglamentación anterior que, a su juicio, correspondía exactamente a la práctica actual. En lo que concierne a los Países Bajos, esa reglamentación no ha suscitado nunca dificultad alguna.

Como regla general, el Gobierno de los Países Bajos propone que la Comisión de Derecho Internacional indique claramente que por "milla" se entenderá la milla marina, equivalente a la sexagésima parte de un grado de latitud.

Por último, el Gobierno de los Países Bajos desea señalar un cierto número de contradicciones en la terminología del texto inglés del proyecto, como, por ejemplo, "regulations" en el artículo 7, al lado de "draft articles" en el título; en el párrafo 3 del artículo 12 las palabras "2 miles in breadth" y "within", al lado de "2 miles across" y "in" en el párrafo 4. Además, en el texto inglés se emplea el guión sin motivo en palabras como "straight-baseline" (artículo 5 al lado del artículo 7, párrafo 5) y "largest-scale chart" (artículos 4 y 15 al lado del artículo 14).

20. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

Documento A/CN.4/99/Add.1

A. OBSERVACIONES TRANSMITIDAS POR NOTA VERBAL DE 15 DE MARZO DE 1956 POR LA DELEGACION PERMANENTE DEL REINO UNIDO EN LAS NACIONES UNIDAS

[*Texto original en inglés*]

INTRODUCCION

En las observaciones transmitidas a las Naciones Unidas el 10 de febrero de 1955, el Gobierno de Su Majestad declaró que, a su juicio, el informe de la Comisión constituía una valiosa contribución a la codificación del derecho marítimo. Afirma nuevamente el interés que tiene por los trabajos de la Comisión y ve con satisfacción el presente Proyecto de artículos referentes al régimen de alta mar y al régimen del mar territorial, especialmente el artículo 3 de este último, que el Gobierno de Su Majestad considera una obra muy útil.

Con arreglo a la resolución 899 (IX) de la Asamblea General, de 14 de diciembre de 1954, el Gobierno de Su Majestad estima conveniente proponer algunas modificaciones a los proyectos de artículos sobre la plataforma continental y la zona contigua elaborado en el período de sesiones de 1953 por la Comisión de Derecho Internacional. Ninguna de estas observaciones hace referencia a la cuestión de las pesquerías, sobre la cual se pronunciará más adelante.

REGIMEN DE ALTA MAR

A. Observaciones sobre el fondo

Artículo 2

1. Sería preferible que la primera frase de este artículo estuviera redactada así: "estando la alta mar abierta a todas las naciones ningún Estado podrá pretender someter a su jurisdicción ninguna de sus partes".

2. El Gobierno del Reino Unido ha sido informado de que varios órganos científicos temen que las tendencias actuales del derecho no reconozcan la libertad de investigación, de exploración y de experimentación. Por ello propone que se añada un inciso al artículo 2, concebido en los siguientes términos:

"5. La libertad de investigación, experimentación y exploración".

3. El penúltimo párrafo del comentario de la Comisión señala una serie de cuestiones en las que el Estado ribereño puede ejercer su control fuera del mar territorial. El Gobierno del Reino Unido señala a la atención de la Comisión que algunos Estados (incluso el Reino Unido) permiten a los buques extranjeros el comercio de cabotaje en sus costas, aunque reservándose el derecho de visita y de registro, lo mismo si están en el mar territorial que fuera de él. Para asegurar el ejercicio de este derecho, el Gobierno del Reino Unido propone que se añada otro apartado a dicho párrafo, concebido en los siguientes términos:

"6. El derecho de reglamentar las actividades de los buques extranjeros que realicen comercio de cabotaje en sus costas, siempre que dichos buques estén autorizados para ello".

Artículos 4 y 5

El Gobierno de Su Majestad aprueba la disposición de

que los buques estén sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva del Estado cuya bandera enarbolan, con las excepciones mencionadas en el artículo 4.

El artículo 4 hace constar que los buques poseen la nacionalidad del Estado en que están matriculados y navegarán con su bandera, de lo que se desprende que la matrícula es el criterio que sirve de base, para determinar la nacionalidad de todos los buques. Pero las condiciones de esta matrícula constituyen un asunto interno de cada Estado, y varían grandemente de un país a otro, pudiendo haber, además, países que no exigen condiciones de ninguna clase. Incluso Estados que son grandes potencias marítimas no exigen siempre la inscripción de todos los buques. Por ejemplo, los buques de guerra, a los que parece es aplicable este artículo, no se matriculan y muchas clases de buques del Estado pueden estar exentos de esta obligación y, sin embargo, pueden enarbolar la bandera nacional. Además, las pequeñas embarcaciones pueden estar dispensadas de la obligación de matricularse y, sin embargo, navegan bajo la bandera nacional.

Por lo que se refiere a las disposiciones del artículo 5, en el que se enumeran las condiciones necesarias para que el carácter nacional del buque sea reconocido por los otros Estados, el Gobierno del Reino Unido estima que intentar reducir los criterios que sirven para reconocer el carácter nacional de un buque a unas cuantas reglas sencillas, presentará grandes dificultades y que quizá sea imposible formular principios que no estén en conflicto con la legislación de algún país. En el proyecto actual, por ejemplo, las disposiciones del artículo 5 son suficientemente amplias para permitir que el buque enarbole una "bandera de conveniencia" incluso cuando el país del abanderamiento no mantiene relaciones con el país al que pertenece realmente el buque, pero al mismo tiempo son demasiado estrictas para permitir el reconocimiento como británicos de un gran número de buques que están matriculados en territorio británico.

Del mismo modo, tal como están redactados los artículos, no existe ninguna disposición sobre la vigilancia y la jurisdicción que, según el Comentario de la Comisión al artículo 5, serían ejercidas efectivamente por el Estado cuya bandera se enarbola. Por ejemplo, las disposiciones del artículo 5, aplicables a los buques que sean propiedad de personas o de sociedades en comandita, quedarían cumplidas aunque un poco menos de la mitad del buque fuese propiedad de extranjeros no domiciliados en el Estado cuya bandera enarbola, y el resto, propiedad de extranjeros domiciliados en el Estado del abanderamiento. El Gobierno del Reino Unido estima que la vigilancia efectiva sobre los buques de propiedad de personas o de sociedades en comandita sólo puede ejercerse si todas las personas propietarias del buque o las personas que constituyan la sociedad son nacionales del Estado cuya bandera enarbola el buque. Igualmente, en el caso de compañías en general (entre las que no hay sólo sociedades por acciones) no es suficiente exigir que tengan en un Estado un domicilio social, si se quiere lograr una vigilancia efectiva. Si la compañía propietaria del buque no tiene sus negocios en el país cuya bandera enarbola el buque, y el buque no toca en los puertos de este Estado, podrá escapar prácticamente a su vigilancia.

En cambio, la redacción del artículo 5 es demasiado estrecha para poder permitir el registro de buques que naveguen bajo la bandera de otro Estado ejerciendo un

derecho histórico o en virtud de una costumbre. En el *Commonwealth* británico siempre ha sido posible (con arreglo a las leyes de los países que lo componen) que un buque que pertenece completamente a uno de los países del *Commonwealth*, y cuya vigilancia ejerce este país, esté matriculado en cualquiera de los demás y enarbole su bandera, sin que por ello pierda el país propietario la vigilancia efectiva y deje de ejercer su jurisdicción, requisitos que la Comisión exige para que se reconozca el carácter nacional de un buque y se le permita enarbolar bandera.

Los principios formulados en el artículo 5 para el reconocimiento del carácter nacional de un buque son una expresión de los factores que el Instituto de Derecho Internacional consideró comunes a los sistemas de registro de varios países en 1896 y representaban, por lo tanto, un factor común menos estricto que las reglas adoptadas por cada uno de esos países. Estas normas comunes omiten en general disposiciones importantes peculiares de un determinado país para el ejercicio de la vigilancia y de la jurisdicción, como, por ejemplo, las relativas a la situación del domicilio social o al control que tienen los accionistas en la gestión del negocio. Por ello, es probable que una enumeración detallada de los criterios para determinar la nacionalidad, utilizando normas comunes a varios países, no sea en principio acertada y pueda conducir a que se adopten normas aún menos estrictas.

En consecuencia, el Gobierno de Su Majestad estima preferible que los artículos citados se limiten a enunciar los principios generales reconocidos por el derecho internacional, en la forma siguiente:

” Artículo 4

” Salvo en los casos excepcionales previstos de un modo expreso en tratados internacionales o en los presentes artículos, los buques estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva del Estado cuya bandera enarbolan.

” Artículo 5

” Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. No obstante, un Estado no podrá autorizar a un buque a que enarbole su bandera, ni los demás Estados estarán obligados a reconocer que el buque tiene ese derecho, a no ser que, con arreglo a su propia legislación nacional y al derecho internacional, el Estado cuya bandera enarbola pueda ejercer, y ejerza efectivamente, su jurisdicción y vigilancia sobre los buques que navegan bajo su bandera, y el derecho a enarbolarla esté limitado y reglamentado por su legislación nacional. Un Estado podrá permitir a un buque autorizado a enarbolar su bandera, con arreglo a la legislación nacional, que navegue bajo la bandera de otro Estado a condición de que éste pueda ejercer de modo efectivo su jurisdicción y vigilancia sobre el buque.”

Artículo 8

1. El sentido de este artículo sería más preciso si las palabras ” quedan asimilados a ” se sustituyeran por las palabras ” tendrán la misma inmunidad que ”.

2. Se plantea la cuestión de la forma en que un buque de guerra podrá asegurarse del derecho que tiene un buque a la bandera que enarbola, si éste afirma que pertenece

a un Estado o está a su servicio. La dificultad surge porque el único procedimiento que existe para que un buque de guerra pueda comprobar que un buque mercante explotado por un Estado o destinado a un servicio oficial tiene derecho a enarbolar su bandera, es visitarlo y registrarlo para saber si está destinado exclusivamente a un servicio del Gobierno.

3. La expresión ” otros buques ” de la última frase del Comentario de la Comisión es algo ambigua. Por lo tanto, el Gobierno del Reino Unido propone que se sustituya la palabra ” otros ” por la palabra ” extranjeros ”.

Artículo 18

Este artículo, tal como está redactado, no dice qué habrá de hacerse con el buque o de la aeronave pirata después de capturados. Convendría que la Comisión examinara la posibilidad de incluir alguna disposición a este respecto, por ejemplo, que el antiguo propietario pudiera entablar una acción reivindicatoria de la propiedad del buque o de la aeronave ante los tribunales del país que lo ha capturado.

Artículo 21, párrafo 3

Convendría sustituir la frase ” tendrá derecho a ser indemnizado por el perjuicio sufrido ” por la frase ” tendrá derecho a ser indemnizado por todos los perjuicios sufridos ”. Salvo que transcurra mucho tiempo entre la captura del buque y su restitución es dudoso que el propietario haya sufrido perjuicios. Convendría quizá sustituir esta palabra por la palabra ” daños ”.

Artículo 22, párrafo 1

El Gobierno del Reino Unido estima que la última frase de dicho párrafo se basa en un concepto equivocado de la naturaleza de la zona contigua y propone su supresión. La zona contigua no forma parte del mar territorial sino que pertenece a la alta mar. No está sujeta, como el mar territorial, a la soberanía o a la jurisdicción del Estado ribereño. Las leyes de este Estado son aplicables al mar territorial pero no a la zona contigua. No obstante, el Estado ribereño está autorizado para ejercer en ella ciertas facultades no porque se infrinjan sus leyes sino para impedir una infracción *eventual* cuando el buque entra en el mar territorial o llega a un puerto. La situación en la zona contigua es totalmente distinta de la del mar territorial. El Gobierno del Reino Unido considera que la doctrina de la persecución incesante sólo será aplicable cuando en el momento en que comienza la persecución el buque esté bajo la jurisdicción del Estado ribereño y haya cometido realmente una infracción de sus leyes o se tiene la sospecha de ello. La situación no es la misma en la zona contigua y por lo tanto la doctrina de la persecución incesante no puede aplicarse a un buque que se halle en esta zona.

En opinión del Gobierno del Reino Unido convendría precisar en este párrafo que no es necesario que la persecución empiece en el mismo momento de la infracción. Es evidente que, por ejemplo, en el caso de la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos la infracción dura únicamente unos momentos y es completamente imposible que comience entonces la persecución.

Artículo 22, párrafo 3

El Gobierno del Reino Unido propone que se incluya en este párrafo la disposición de que el buque perseguidor

debe marcar la posición que tenía el buque perseguido, por ejemplo, con una boya.

Utilización de aeronaves en la persecución incesante.

Algunos Estados emplean la aviación en cooperación con los buques para la protección a las pesquerías. El Gobierno del Reino Unido admite en principio la legalidad de esta práctica pero únicamente si se lleva a cabo en condiciones que aseguren la observancia de los principios formulados en el artículo 22 del proyecto de la Comisión de Derecho Internacional. Por lo tanto, propone que la Comisión de Derecho Internacional estudie en su próximo período de sesiones las cuestiones que se plantean cuando la persecución la inicia una aeronave.

En principio, el Gobierno del Reino Unido estima que se han de aplicar los siguientes principios:

1) Es condición esencial de la persecución que el buque que ha cometido la infracción sepa que se le ha ordenado detenerse. Una aeronave ha de ser capaz, por sí misma, de emitir una señal de detención que pueda ver y comprender el buque infractor mientras se encuentra aún en el mar territorial. Sólo en el momento en que una señal de detención haya podido ser bien comprendida podrá decirse que ha empezado una persecución que pueda justificadamente continuar en alta mar.

2) Como la persecución debe ser inmediata, incesante y continua, la aeronave que haya dado la orden de detención ha de continuar la persecución hasta que un buque llamado por ella llegue y la continúe. No sería legal el ejercicio del derecho de persecución si un buque pudiera detener a otro fuera del mar territorial sólo porque una aeronave haya señalado que había cometido una infracción navegando por el mar territorial.

Capítulo II: Pesca

El Gobierno del Reino Unido formulará más adelante por separado sus observaciones a los artículos de este capítulo.

Capítulo III Cables y tuberías submarinos

El Gobierno del Reino Unido aprueba los artículos de este capítulo, pero propone que, en cuanto sea pertinente, se modifiquen (como se indica a continuación) junto con los comentarios, de manera que comprendan todos los cables eléctricos en general.

Artículo 34, párrafo 1

Sustituir las palabras "telegráficos o telefónicos" por "eléctricos".

Artículo 34, comentario

Insertar en el párrafo 2, después de la palabra "tuberías" la expresión "y cables eléctricos".

Artículo 35

Insertar en la línea 6 después de la palabra "telefónicas" las palabras "o las líneas conductoras de energía eléctrica", y en el comentario después de la palabra "tuberías" las palabras "a los cables eléctricos".

B. Observaciones sobre la redacción

Artículo 1

Sustituir en el texto inglés la frase "which are not included" por la frase "that are not included".

Artículo 3

Sustituir en el texto inglés la expresión "shall have" por la palabra "has".

Artículo 6

El Gobierno del Reino Unido propone que el texto inglés de este artículo se redacte de la siguiente forma:

"A ship that sails under the flags of two or more States may not, with respect to any other State, claim either or any of the nationalities in question, and may be assimilated to ships without a nationality".

Artículo 7, párrafo 2

Poner una coma después de las palabras "Government" y "military fleet", del texto inglés.

Artículo 10, párrafo 1

Insertar una coma después de las palabras "flying the flag" en la penúltima línea del texto inglés.

Artículo 12

Insertar después de las palabras "buque mercante" las palabras "de cualquier Estado".

Artículo 14, párrafo 1

Poner una coma detrás de la palabra "depredation".

En la segunda línea del párrafo 1, inciso a) sustituir las palabras "distinto de aquel en que se ha perpetrado el acto" por estas otras: "que no sea el que ha perpetrado el acto".

Artículo 16

Algunas de las expresiones utilizadas en este artículo no se emplean corrientemente en inglés. Por lo tanto se propone suprimir la palabra "devoted" insertando en su lugar la palabra "utilised", y sustituir, en la línea siguiente la palabra "to" por la palabra "for". Tampoco se emplea la expresión "Dominant control" y como "control" sólo no será suficiente, convendría añadir otra palabra, siendo la más conveniente "actual" o "effective".

Artículo 20

Sustituir la expresión "because of" por la expresión "on account of".

Artículo 21, párrafo 1 b)

Volver a redactar este párrafo en la forma siguiente:

"That while in the maritime zones indicated as suspect in the international treaties for the abolition of the slave trade, the vessel is engaged in that trade".

Artículo 22

Sustituir en el párrafo 3 del comentario la frase "se haya dado cuenta de" por la frase "haya advertido" y la palabra "izando" por la palabra "haciendo".

Artículo 23

La palabra "hidrocarburos" es un término técnico, y es por lo tanto preferible utilizar la palabra "petróleo".

REGIMEN DEL MAR TERRITORIAL

El Gobierno de Su Majestad formula las siguientes

observaciones de fondo a los artículos referentes al mar territorial. Más adelante se harán quizá observaciones sobre su redacción.

Artículo 1

El Gobierno del Reino Unido aprueba este artículo.

Artículo 2

El Gobierno del Reino Unido aprueba este artículo.

Artículo 3

En las observaciones que presentó a la Comisión de Derecho Internacional sobre su Informe de 1954 (1° de febrero de 1955), el Reino Unido expresó claramente la opinión de que el problema de la anchura del mar territorial requiere una solución uniforme de carácter general y que, aunque en algunos casos un límite mayor puede estar justificado por razones históricas, en general no existe ninguna justificación geográfica ni económica para reclamar una anchura superior a las 3 millas tradicionales. Por lo tanto, el Gobierno del Reino Unido considera acertada la declaración de la Comisión en el párrafo 3 de este artículo, de que el derecho internacional no obliga a los Estados a reconocer una anchura superior a tres millas. El Gobierno del Reino Unido pide a la Comisión que en el texto revisado confirme con más energía esta declaración y a este respecto recuerda el fallo de la Corte Internacional de Justicia en el caso de las pesquerías anglo-noruegas, en el que afirma que la limitación del mar territorial es siempre una cuestión internacional.

En el segundo párrafo de su comentario al artículo 3, la Comisión señala que, a su entender, la extensión del mar territorial a más de 12 millas atenta contra el principio de la libertad del mar. El Gobierno del Reino Unido indica que este principio fué formulado en la época en que los Estados aceptaron en general el límite de 3 millas para el mar territorial. Se ha tratado de abandonar este principio, reclamando para el mar territorial una anchura superior a 3 millas. Como el principio de la libertad del mar es incompatible con la pretensión de un Estado de ejercer una jurisdicción exclusiva en una mayor extensión de mar, el Reino Unido propone que el reconocimiento de este principio lleve consigo la limitación del mar territorial a 3 millas, anchura que la experiencia ha demostrado que es necesaria y, al mismo tiempo, suficiente para las necesidades legítimas de los Estados ribereños.

El Gobierno del Reino Unido recuerda que en las observaciones que transmitió a la Comisión el 1° de febrero de 1955, expuso algunos argumentos a favor de una anchura uniforme de las aguas territoriales para todo el mundo. Pide a la Comisión que los examine nuevamente y tenga en cuenta los progresos realizados recientemente en materia de cooperación internacional en cuestiones marítimas, así como en la labor de la Comisión que, a juicio de este Gobierno, permiten adoptar como anchura uniforme del mar territorial las 3 millas tradicionales.

En primer lugar, la Comisión ha elaborado una serie de artículos sobre la conservación de los recursos vivos del mar. En principio, el Gobierno del Reino Unido los considera acertados y estima que se desvanecerán así los temores legítimos de los Estados ribereños en cuanto a poder conservar sus recursos pesqueros más allá del

límite de 3 millas, que fué lo que motivó en muchos casos pretensiones excesivas sobre la anchura del mar territorial. Creemos que estos artículos servirán de base para los acuerdos sobre conservación de los recursos vivos del mar que puedan concluirse en lo sucesivo. Después de esto, queda claro que los Estados que no observen los principios que inspiran estos artículos y continúen reclamando una anchura mayor para su mar territorial, basándose en un deseo de proteger o conservar sus pesquerías, tratan sin ninguna justificación de ejercer una jurisdicción y unos derechos de explotación exclusivos en zonas que han de estar abiertas al uso y provecho de todos los países.

En segundo lugar, el Gobierno del Reino Unido ya ha declarado que está dispuesto a aceptar una "zona contigua" hasta de 12 millas de anchura, medida a partir de la faja de la bajamar o línea de base, en la que el Estado ribereño estará autorizado para ejercer algunos derechos concretos. Está dispuesto a aceptar esta solución en las condiciones que se señalaron al hacer por primera vez la propuesta en las observaciones que transmitió el 2 de junio de 1952 y que reiteró en las observaciones del 1° de febrero de 1955. Los derechos reconocidos en esta disposición satisfacen el deseo del Estado ribereño de ejercer una vigilancia en cuestiones fiscales, sanitarias y aduaneras sobre una zona más ancha, haciendo por tanto inútil toda pretensión de fijar una anchura mayor al mar territorial, con objeto de ejercer una mayor vigilancia en estas materias.

En tercer lugar, el Gobierno del Reino Unido recuerda que los artículos sobre la plataforma continental elaborados por la Comisión de Derecho Internacional en su período de sesiones de 1953, reconocen la soberanía del Estado ribereño sobre el lecho del mar y sobre el subsuelo de la plataforma continental a lo largo de su costa. El Gobierno del Reino Unido formula aparte observaciones a estos artículos, pero estima que también sirven para proteger ciertos intereses del Estado ribereño sin plantear el problema de la extensión de su mar territorial.

Estas consideraciones demuestran lo infundado de los argumentos aducidos por algunos Estados para extender su mar territorial.

Desde un punto de vista puramente jurídico, el Gobierno del Reino Unido no tiene nada que añadir a sus declaraciones de 1° de febrero de 1955, sobre las cuales vuelve a llamar la atención de la Comisión. Concluye recordando la declaración hecha en las observaciones presentadas el 3 de febrero de 1955 por el Gobierno de los Estados Unidos, en la que se reconoce a todos los Estados la facultad de fijar la anchura del mar territorial en 3 millas por lo menos. El procedimiento para llegar a un acuerdo definitivo en esta complicada cuestión consiste por lo tanto en aceptar este hecho y en disponer que todos los casos particulares en que esté justificado se resuelvan por arbitraje internacional o por acuerdo directo.

Artículos 4 y 5

En sus observaciones de 1° de febrero de 1955 el Gobierno del Reino Unido declaró, explicando sus razones, que "no es legítimo recurrir al uso de líneas de base *exclusivamente* por razones de orden económico". Por lo tanto, lamenta que se haya incluido en el artículo 5 una cláusula en este sentido y, por las razones expuestas en

sus anteriores observaciones y en los comentarios al artículo 3, no puede aceptar esta disposición.

El Gobierno del Reino Unido estima, asimismo, que la referencia que se hace en el artículo 5 del proyecto de la Comisión a los factores económicos, se basa en una interpretación errónea del fallo de la Corte Internacional de Justicia en el caso de las pesquerías anglo-noruegas. Los "intereses económicos" se tuvieron en cuenta en este fallo dentro de un conjunto de factores históricos y geográficos, sin que constituyera una justificación *per se*. Teniendo en cuenta el conjunto del fallo, está claro que el pasaje en que se basa esta parte del artículo 5 se refiere sólo a la manera especial de trazar una línea de base, en determinadas circunstancias y en un lugar determinado, sin entrar en la justificación del trazado de dicha línea de base en ese lugar. Sólo si una línea de base está en principio justificada por otras razones, las consideraciones económicas puramente locales podrían determinar que se trace de una manera determinada.

Por lo tanto, el Reino Unido propone que se incluya en el artículo 5 el párrafo 1 del artículo 5 del proyecto de 1954 y que el artículo 4 del proyecto actual se modifique, precisando que sólo las consideraciones señaladas en el antiguo artículo 5 podrían justificar que no se emplee como punto de partida la faja de bajamar.

El Gobierno del Reino Unido cree también que debiera precisarse más el tipo y la longitud de la línea de base permisible. La Corte Internacional de Justicia ha señalado únicamente principios muy generales que, sin una definición más precisa, no pueden ser aplicados fácilmente. Por lo tanto, el Gobierno del Reino Unido lamenta que se haya suprimido el antiguo párrafo 2 de este artículo que figuraba en el informe de 1954. Este párrafo contenía esas definiciones y el Gobierno del Reino Unido propone que se introduzcan en el proyecto actual en una u otra forma.

El Gobierno del Reino Unido propone además que la Comisión examine la posibilidad de hacer constar explícitamente en los artículos el principio de que no pueden trazarse líneas de base a través de las fronteras entre Estados, en virtud de un acuerdo entre ellos, en una bahía o a lo largo de la costa, de manera que los demás Estados estén obligados a reconocerlas. Aunque los efectos de la soberanía del Estado sobre las aguas interiores son de tal naturaleza que todo intento de llegar a un acuerdo crearía en la práctica dificultades jurídicas extremadamente complejas y probablemente resultaría impracticable, el Gobierno del Reino Unido estima, no obstante, que hay que declarar explícitamente su ilegalidad.

Por último, el Gobierno del Reino Unido llama nuevamente la atención de la Comisión sobre los problemas relativos a la situación jurídica de las aguas comprendidas entre las líneas de base, especialmente sobre el derecho de paso inocente por aguas situadas frente a la costa, que antes eran aguas territoriales (o incluso alta mar) y que, con las líneas de base, se han convertido en "interiores" o nacionales. El trazado de las líneas de base puede, no obstante, no haber modificado su carácter intrínseco de aguas que permiten el acceso a la costa a sus puertos y estuarios. Es precisamente cerca de la costa donde los derechos de paso tienen más importancia por no existir otra ruta para el buque.

Artículo 6

El Gobierno del Reino Unido aprueba este artículo.

Artículo 7

El Gobierno del Reino Unido, aunque admite que ha de existir un límite preciso para la línea que cierra las entradas de las bahías, no puede aceptar las 25 millas propuestas por la Comisión como línea máxima. Se ha dicho que la denominada "regla de las 10 millas" no tiene ninguna base en derecho internacional, pero lo mismo ocurre con la de las 25 millas y, teniendo en cuenta las consideraciones expuestas anteriormente en las observaciones al artículo 3, el Gobierno del Reino Unido estima que el interés de los Estados ribereños no justifica esa distancia.

El Gobierno del Reino Unido propone también que se aclare el sentido del párrafo 2 del artículo 7 añadiendo una frase que diga que las islas situadas en una bahía no puede considerarse que cierran su entrada si la ruta habitual del tráfico internacional las bordea.

El Gobierno del Reino Unido opina que el párrafo 5 del artículo 7 puede interpretarse en el sentido de que la línea de 25 millas es una distancia mínima. Para evitar esta ambigüedad proponemos la supresión de las palabras que figuran después de la expresión "bahías llamadas históricas".

El Gobierno del Reino Unido estima asimismo que el párrafo 1 del Comentario a este artículo ha de ser modificado, pues no concuerda con los términos del artículo. En el Comentario, el criterio adoptado es la distancia mientras que en el artículo es la superficie.

Por último, el Gobierno del Reino Unido desea llamar la atención sobre el hecho de que en algunos casos la configuración de la costa puede crear dificultades para aplicar las definiciones del párrafo 1 de este artículo pudiendo plantear también problemas la discrepancia que existe entre el párrafo 3, en el que se menciona la faja de la bajamar, y el párrafo 1, que no la menciona.

Artículo 8

El Gobierno del Reino Unido señala una vez más a la atención de la Comisión los comentarios que hizo a este artículo en sus observaciones de 1º de febrero de 1955.

Artículo 9

El Gobierno del Reino Unido aprueba este artículo.

Artículo 10

El Gobierno del Reino Unido aprueba este artículo. No considera necesarias disposiciones especiales para grupos de islas y está de acuerdo en principio con la última frase del comentario de la Comisión a este artículo. Considera que las reglas generales son suficientes en este caso, junto con el fallo de la Corte Internacional en el caso de las pesquerías anglo-noruegas.

Por lo que se refiere a la redacción preferiría que, en el texto inglés, se sustituyera "near" por "off" en la última frase del comentario de la Comisión.

Artículo 11

El Gobierno del Reino Unido aprueba este artículo.

Artículo 12

El Gobierno del Reino Unido aprueba este artículo.

Artículo 13

El Gobierno del Reino Unido aprueba este artículo,

salvo en cuanto al uso de la línea de 25 millas que autoriza la referencia al artículo 7 (que se hace en el párrafo 2) y en el supuesto de que no se puedan trazar líneas de base a través de la frontera entre los Estados (véanse las observaciones a los artículos 4 y 5).

Artículo 14

El Gobierno del Reino Unido formula las siguientes observaciones a las disposiciones que figuran en el párrafo 1 de este proyecto de artículo:

1. La adopción de la línea media como delimitación parece depender de la falta de acuerdo sobre alguna otra solución. Sin embargo, en la práctica, incluso la solución de la línea media dependerá generalmente del método que se acuerde aplicar (por ejemplo, podrá ser necesario ponerse de acuerdo sobre la manera de tener en cuenta las islas al hacer la delimitación); y, en determinadas circunstancias, puede ser difícil lograr ese acuerdo.

2. En muchos casos, el trazado de una línea media exacta, que es una cuestión técnica muy compleja, se prestará a discusiones, porque la configuración geográfica de la costa puede hacer que resulte poco equitativa, o porque las líneas de base, (por ejemplo, la línea de bajamar) pueden experimentar cambios materiales en el transcurso del tiempo.

3. Según la experiencia del Gobierno del Reino Unido la mejor solución sería aplicar el *principio de la línea media*, o sea una línea media aproximada o simplificada que se basase, en cuanto lo que permitieran las circunstancias, en una línea media exacta trazada sobre una carta determinada de fecha determinada.

Por estas razones, el Gobierno del Reino Unido propone que la Comisión modifique el párrafo 1 del artículo 14 siguiendo las disposiciones que se sugieren a continuación. Esto estaría de acuerdo con el criterio aplicado al problema análogo, de que se trata en el párrafo 1 del artículo 15.

"Artículo 14

" 1. La delimitación de los mares territoriales entre dos Estados cuyas costas están situadas frente a frente a una distancia inferior a la extensión de las zonas del mar territorial adyacentes a las dos costas se establecerá, salvo que circunstancias especiales justifiquen otra delimitación, aplicando el principio de una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de esos Estados.

" 2. (sin modificación)."

Artículo 15

El Gobierno del Reino Unido aprueba este artículo.

Capítulo III. Derecho de paso inocente

El Gobierno del Reino Unido se opone en principio a que, en relación con el derecho de paso inocente, se dé en esos artículos un trato distinto a los buques de guerra (véanse sin embargo las observaciones al artículo 25).

Artículo 16

El Gobierno del Reino Unido considera que en el párrafo 3 de este artículo la frase "actos perjudiciales para la seguridad del Estado ribereño" se sigue prestando

a las críticas hechas por el Gobierno del Reino Unido en sus observaciones del 1° de febrero de 1955, y sin algo que la puntualice se puede prestar a abusos. El Gobierno del Reino Unido considera que este párrafo debería aclarar que la obligación de probar que con el paso se cometen actos "perjudiciales", etc., se ha de cumplir según el criterio del Derecho Internacional y no según la ley del Estado ribereño. Considera que hay el peligro de que un buque en paso inocente indudable sea interceptado; por otra parte, que es difícil que los artículos incluyan el concepto de "merodeo" con finalidades de contrabando, en el sentido del párrafo 3, sin dar con ello pretexto para que se estorbe un paso verdaderamente inocente. Propone, por lo tanto, que en el párrafo 3 de ese artículo, detrás de las palabras "otras disposiciones del derecho internacional" se añadan las palabras "o para evitar la vigilancia de la importación y de la exportación o el pago de derechos de aduana al Estado ribereño".

Artículo 17

El Gobierno del Reino Unido ve con agrado la declaración que se hace en la primera frase del párrafo 1 de este artículo.

Artículo 18

El párrafo 1 de este artículo abarca sustancialmente el mismo campo que el párrafo 3 del artículo 16. No son necesarios los dos. Son aplicables a ambos casos las observaciones hechas al artículo 16.

Artículo 19

El Gobierno del Reino Unido aprueba este artículo.

Artículo 20

El Gobierno del Reino Unido aprueba este artículo pero propone que incluya de nuevo el comentario que figura en el Informe de 1954.

Artículo 21

El Gobierno del Reino Unido aprueba este artículo y ve con agrado que en el párrafo 3 y en el comentario se tienen más en cuenta las necesidades de la navegación.

Artículo 22

En los comentarios al artículo correspondiente del Proyecto de artículos referentes al régimen del mar territorial elaborado por la Comisión de Derecho Internacional en su sexto período de sesiones, el Gobierno del Reino Unido llamó la atención sobre la posibilidad de que hubiese cierta incompatibilidad entre el artículo de ese proyecto y la Convención de Bruselas de 1952 sobre el embargo preventivo de buques de navegación marítima. Sin embargo, el Gobierno del Reino Unido considera que pueden surgir dificultades aún mayores si se toman breves fragmentos de esa Convención para resumirlos en el proyecto de artículos, por el peligro que existe de que ese resumen no armonice con la Convención, y por la imposibilidad de abarcar toda la Convención en el proyecto de artículos. El Gobierno del Reino Unido cree que sería mejor suprimir los párrafos 2 y 3 del artículo 22 del Proyecto de artículos. Si acaso se podría aludir en el comentario al hecho de que en virtud de la Convención, el embargo civil sólo es posible, incluso en un puerto, en casos determinados.

Artículo 23

El Gobierno del Reino Unido desea reafirmar su opinión de que la cuestión de los buques a los que es aplicable la inmunidad de los buques del Estado, requiere un cuidadoso estudio. Por lo tanto, en espera de que se defina la condición de esos buques, el Gobierno del Reino Unido se considera obligado a seguir reservando su actitud respecto de este artículo. Reafirma, sin embargo, que en principio no tiene nada que oponer a que los buques del Estado explotados con fines comerciales queden incluidos en las disposiciones de los Artículos 16, 19, 20, 21 y 22.

Artículo 24

El Gobierno del Reino Unido esperará ver el texto de este artículo que la Comisión proponga.

Artículo 25

Si la Comisión lo considera conveniente, el Gobierno del Reino Unido está dispuesto en último término, a aceptar un artículo que trate por separado del paso de los buques de guerra. Además, no discute el derecho que, según el artículo 18, tiene el Estado ribereño de reglamentar el paso de los buques de guerra por su mar territorial. Pero no puede aceptar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo, que considera innecesarias e injustificadas.

En su opinión, la Comisión ha de tener en cuenta, por lo que respecta a los buques de guerra, las siguientes consideraciones fundamentales:

1. La legislación relativa al derecho de paso se basa, tanto si se trata de buques de guerra como de buques mercantes, en el supuesto de que el paso sea inocente: de lo contrario, ese derecho no existe.

2. Los derechos de carácter general del Estado ribereño están incluidos en los artículos 18 y 19. Estos artículos se aplican por igual a los buques de guerra y a los mercantes y comprende todas las garantías necesarias para la protección del Estado ribereño.

3. La práctica actual de los Estados, reconocida en 1930 por la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional, no exige que el paso de buques de guerra esté sujeto a una autorización previa ni a una notificación.

4. La tendencia actual de algunos países a reivindicar una mayor extensión del mar territorial pone de relieve la conveniencia de que la Comisión limite su recomendación en esta materia a los límites estrictos de la ley en su estado actual.

De conformidad con lo dicho, el Gobierno del Reino Unido propone que se dé una nueva redacción al párrafo 1 de este artículo, en esta forma:

"Con sujeción a las presentes disposiciones, el Estado ribereño no podrá normalmente prohibir el paso inocente de buques de guerra por su mar territorial ni exigir para ello una autorización o una notificación previa."

Artículo 26

Salvando las consideraciones que se hacen en las observaciones al artículo 25, el Gobierno del Reino Unido acepta este artículo, aunque lo considera de escaso valor práctico.

PLATAFORMA CONTINENTAL Y ZONA CONTIGUA

(*Artículos que figuran en el informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones*).²²

Plataforma continental

Artículo 1

Según declaró en sus observaciones a ese informe anterior de la Comisión de Derecho Internacional (transmitidas a las Naciones Unidas el 2 de junio de 1952), el Gobierno del Reino Unido está dispuesto a aceptar la curva de nivel de los 200 metros como límite exterior de la plataforma continental, pero sigue creyendo que sería preferible, por razones prácticas, la curva de las 100 brazas, porque ésa y no la de 200 metros, es la que está ya marcada en la mayoría de las cartas marinas de los países que producen cartas de todos los mares.

El Gobierno del Reino Unido considera que el carácter especial de las excepciones que se hacen en el párrafo 66 del Informe quedaría convenientemente subrayado con la palabra "inmediatamente" delante de la palabra "contiguas" en la línea 3 del artículo.

Artículo 2

En relación con este artículo, el Gobierno del Reino Unido desea reiterar la opinión que formuló en sus observaciones de 1952, o sea, que los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental han de tener el mismo carácter general que los que ejerce sobre su territorio, con sujeción, desde luego, a las disposiciones de los artículos correspondientes.

Desea subrayar, no obstante, que algunas sociedades científicas están preocupadas por el temor de que los términos de esos artículos puedan permitir a los Estados ribereños imponer restricciones innecesarias a la investigación científica realizada de buena fe en la plataforma continental. Propone, por lo tanto, que la Comisión estudie la posibilidad de incluir alguna disposición que garantice el derecho general de llevar a cabo esas exploraciones e investigaciones.

Artículos 3 y 4

El Gobierno del Reino Unido aprueba estos artículos y no aceptará ninguna convención sobre la plataforma continental que no incluya dichos artículos. Cree que sería acertado que, en su período de sesiones de 1956, la Comisión examinase si sería conveniente declarar de una manera aún más explícita que la reclamación sobre la plataforma continental sólo puede extenderse al fondo del mar y al subsuelo de la plataforma misma, pero no a las aguas que la cubren, excepto dentro del mar territorial; y que, fuera del mar territorial, la reclamación sobre la plataforma continental no puede conferir jurisdicción ni derechos exclusivos de ninguna clase sobre las aguas que la cubren, que son y seguirán siendo la alta mar.

Artículo 5

El Gobierno del Reino Unido aprueba este artículo, pero sugiere que se mencionen las tuberías al mismo tiempo que los cables submarinos. Esto lo armonizaría con el artículo 34 del Régimen de alta mar que figura en

²² *Ibid.*, octavo período de sesiones, Suplemento No. 9, cap. III.

el Informe de 1955; la Comisión puede, en realidad, estudiar la posibilidad de hacer una referencia a ese artículo.

El Gobierno del Reino Unido propone que se añada al final de este artículo, un nuevo punto, por ejemplo: "ni la exploración de las aguas que cubren la plataforma".

Artículo 6, párrafo 2

El Gobierno del Reino Unido preferiría que se precisase una distancia determinada para la zona de seguridad, en vez de usar la expresión vaga, "una distancia razonable". Aunque está de acuerdo en que, en vista de un posible conflicto de intereses, estos artículos han de tener cierta flexibilidad, no considera probable que la cuestión de la zona de seguridad suscite discrepancias. Como el margen de seguridad para la navegación es, por lo general, siempre el mismo, tanto si las instalaciones se encuentran en un espacio de mar abierto como en un estrecho angosto, propone como una idea que se incluyan las palabras "que no exceda de 400 metros", a continuación de la frase "hasta una distancia razonable".

El Gobierno del Reino Unido propone que se inserte en este artículo un nuevo párrafo 5 (el párrafo 5 actual pasaría a ser el párrafo 6), cuyo texto sería el siguiente: "Si se abandonan esas instalaciones o caen en desuso, deberán ser desmontadas totalmente".

Cree también que puede resultar demasiado restrictiva la mención de los "canales angostos" que se hace en el actual párrafo 5 y propone que se inserten delante las palabras "o cuando puedan interceptar el paso por".

Artículo 7

El Gobierno del Reino Unido hace las siguientes observaciones a las disposiciones del párrafo 1 de este proyecto de artículo:

1. La adopción de la línea media como delimitación parece depender de la falta de acuerdo sobre alguna otra solución. Sin embargo, en la práctica, incluso la solución de la línea media dependerá generalmente del método que se acuerde aplicar para trazarla (por ejemplo, será necesario ponerse de acuerdo sobre la manera de tener en cuenta las islas al hacer la delimitación); y, en determinadas circunstancias, puede ser difícil lograr ese acuerdo. De todas maneras sería útil incluir en este artículo una disposición análoga a la del párrafo 2 del artículo 14 del Proyecto de artículos relativos al régimen del mar territorial.

2. En muchos casos, el trazado de una línea media exacta, que es una cuestión técnica muy compleja, se prestará a discusiones, porque la configuración geográfica de la costa puede hacer que resulte poco equitativa, o porque las líneas de base (por ejemplo, la línea de bajamar) pueden experimentar cambios materiales con el transcurso del tiempo.

3. Según la experiencia del Gobierno del Reino Unido, la mejor solución sería aplicar el *principio de la línea media* o sea una línea media aproximada o simplificada que se basase, en cuanto lo que permitiesen las circunstancias, en una línea media exacta trazada en una carta determinada, de fecha determinada.

Por estas razones, el Gobierno del Reino Unido propone que la Comisión modifique el artículo 7 de acuerdo con las disposiciones que se sugieren a continuación. El

párrafo 1 estaría en armonía con la solución que se da a un problema análogo, en el párrafo 2 del artículo.

"Artículo 7

" 1. En caso de que la misma plataforma continental sea contigua a los territorios de dos o más Estados cuyas costas estén situadas una enfrente de otra, el límite de la plataforma continental perteneciente a cada Estado se establecerá en general, salvo circunstancias especiales que justifiquen otra delimitación, aplicando el principio de una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base desde las que se mide la anchura del mar territorial de cada uno de esos países.

" 2. (sin modificación).

" 3. Las líneas serán trazadas en las cartas oficiales a mayor escala de que se disponga."

Zona contigua

El Gobierno del Reino Unido señala que el párrafo 111 del Informe de la Comisión declara que en el artículo sobre la zona contigua, el término "inmigración" incluye también la "emigración". El Gobierno del Reino Unido considera que hay que suprimir el término "inmigración" en vista de los poderes que semejante disposición conferiría al Estado ribereño, por ejemplo impidiendo que los refugiados políticos saliesen de un país.

No puede aceptar que se emplee la palabra "reprimir" en la línea 3 del artículo, ya, que, según señaló en sus observaciones al Artículo 22 del Régimen de alta mar, no cree posible que el Estado ribereño esté facultado para ejercer más que una fiscalización puramente preventiva dentro de su zona contigua.

Como consecuencia de esto, quisiera también que se añadiese un segundo párrafo a este artículo, en los términos siguientes: "La facultad antes mencionada no afectará a la condición jurídica de las aguas en que se ejerza, fuera del mar territorial, ni permitirá que el Estado ribereño reclame ninguna jurisdicción de carácter general ni derechos exclusivos sobre esas aguas que son y seguirán siendo la alta mar".

También cree que convendría llevar a cabo una nueva modificación para garantizar que, en virtud de este artículo, sólo se tomarán respecto de los buques medidas razonables.

Por último, desea llamar la atención sobre las observaciones que hizo al artículo 16 del Régimen del mar territorial publicado en el Informe de 1954, y sobre las condiciones en que está dispuesto a aceptar la zona contigua, indicadas en sus observaciones de 2 de junio de 1952 y reiteradas en las del 1 de febrero de 1955. Considera que esas observaciones siguen siendo válidas.

Documento A/CN.4/99/Add.5

B. OBSERVACIONES TRANSMITIDAS POR NOTA VERBAL DE FECHA 19 DE ABRIL DE 1956 POR LA DELEGACION DEL REINO UNIDO EN LAS NACIONES UNIDAS

OBSERVACIONES SOBRE LOS ARTICULOS REFERENTES A LA CONSERVACION DE LOS RECURSOS VIVOS DEL MAR CONTENIDOS EN EL CAPITULO II DEL INFORME DE LA COMISION DE DERECHO INTERNACIONAL SOBRE SU SEPTIMO PERIODO DE SESIONES 23

1. El Gobierno de Su Majestad ha declarado, en sus

²³ *Ibid.*, décimo período de sesiones, Suplemento No. 9, págs. 9 y sig.

observaciones a los artículos provisionales relativos al régimen del mar territorial, que acepta en principio los artículos sobre la conservación de los recursos vivos del mar y estima que podrán servir de base para los acuerdos que se concierten en el porvenir sobre esta materia y para disminuir los temores legítimos de algunos Estados por lo que toca a la conservación de los recursos pesqueros en las aguas ribereñas situadas más allá del límite de las tres millas.

2. La conservación de los recursos vivos es un concepto que, por definición, se ha de tratar desde un punto de vista científico y especialmente biológico. Las exigencias científicas se definieron y formularon en la Conferencia Técnica Internacional para la Conservación de los Recursos Vivos del Mar, en la que se llegó a un acuerdo general entre los 45 Estados participantes. La Comisión ha podido disponer plenamente del informe de esa Conferencia y, por lo tanto, el Gobierno de Su Majestad estima que los artículos actuales constituyen un progreso decisivo sobre los que la Comisión aprobó en 1953, durante su quinto período de sesiones. No obstante, el Gobierno de Su Majestad desea insistir sobre un punto especial, y es que los artículos actuales no tienen suficientemente en cuenta el contenido del informe de la Conferencia Técnica Internacional. En el capítulo II de este informe se consigna una declaración sobre los objetivos de la conservación de las pesquerías cuyo contenido científico fué unánimemente aceptado en la Conferencia. La conservación por medios científicos es la materia de los artículos, que tratan esencialmente de la aplicación de medidas de conservación y de procedimientos apropiados. Sin embargo, los artículos no contienen ninguna definición del término "conservación". Esta imprecisión parece evitable y el Gobierno de Su Majestad propone que se agregue al primero de esos artículos, es decir, al artículo 24, un segundo párrafo redactado de la manera siguiente:

"A los efectos del presente artículo y de los siguientes, se entenderá por "conservación de los recursos vivos del mar" conducir las actividades pesqueras de tal modo que, de un modo inmediato, aumente o por lo menos se mantenga en la forma más conveniente el promedio de rendimiento que se pueda sostener y, como último objetivo, que se consiga el máximo rendimiento que se pueda sostener para asegurar el máximo abastecimiento de productos marinos comestibles o de otra índole."

3. Con esta definición, el Gobierno de Su Majestad aceptaría sin reserva las disposiciones formuladas en los artículos 25 a 28 inclusive:

- i) Que las actividades pesqueras en cualquier zona de la alta mar estén reglamentadas con objeto de conservar los recursos vivos del mar;
- ii) Que todos los Estados cuyos nacionales se dedican a la pesca en una zona de la alta mar traten de adoptar de común acuerdo las medidas de conservación necesarias;
- iii) Que un Estado cuyos nacionales deseen participar o pidan participar en una pesquería de alta mar esté obligado desde el principio por las medidas de conservación que ya estén en vigor;
- iv) Que un Estado ribereño de cualquier pesquería de alta mar tenga el derecho de participar, en un pie de igualdad con los demás Estados, en todo sistema de investigación o de reglamentación de la pesquería a los

efectos de la conservación, aunque sus nacionales no se dediquen a la pesca en ella.

Además, el Gobierno de Su Majestad acepta, en principio y a reserva de las observaciones que se consignan a continuación, que cuando los Estados no puedan llegar a un acuerdo sobre cualquiera de las normas i) a iv) estén obligados a recurrir a un arbitraje.

4. En lo que concierne al artículo 28, el Gobierno de Su Majestad hace observar que si se quiere emplear la expresión "un interés especial" hay que definirla o aclararla, y que la frase "contigua a sus costas" es demasiado restrictiva, ya que implica que la totalidad de un banco en el que un Estado ribereño esté interesado ha de hallarse siempre muy cerca de la costa de dicho Estado. Esto no corresponde a las características muy variables de las migraciones de las distintas especies. El primer párrafo de este artículo podría redactarse como sigue:

"El Estado ribereño cuyos nacionales no se dedican activamente a la pesca en una zona de la alta mar, pero que pueda demostrar un interés, latente o potencial, en el mantenimiento de la productividad de la pesquería, tendrá el derecho de participar, en condiciones de igualdad, en todo plan de investigación o en todo sistema de reglamentación de dicha pesquería."

El Gobierno de Su Majestad propone que se modifique el artículo 30 en este sentido. Al indicar que un Estado ribereño ha de demostrar su interés, el Gobierno de Su Majestad piensa en pruebas de carácter económico más bien que en argumentos científicos detallados.

5. Los artículos 26 a 28 disponen además que los Estados habrán de recurrir obligatoriamente a una decisión arbitral cuando, en un momento dado, no puedan determinar de común acuerdo, dentro de un plazo razonable, si son necesarias medidas de conservación, qué medidas han de aplicarse o si un determinado Estado ribereño puede reivindicar los derechos que concede el artículo 28. El Gobierno de Su Majestad considera totalmente aceptable esta disposición en cada una de sus partes y está igualmente dispuesto a aceptar el principio del artículo 33, a saber: que la decisión arbitral será obligatoria para los Estados interesados.

6. En lo que respecta al artículo 31, que trata del nombramiento, composición y procedimiento de la comisión arbitral propuesta, el Gobierno de Su Majestad, como la Comisión, concede la mayor importancia a la rapidez de decisión. Una controversia no resuelta acerca de la conservación de los bancos de pesca puede, si se prolonga, acarrear fácilmente perjuicios y pérdidas para los pescadores así como para los bancos de pesca. Por ello, el Gobierno de Su Majestad ve con agrado que hayan establecido plazos cortos para el procedimiento que hay que seguir con las demandas de arbitraje, la constitución de una comisión para que las examine y dicte la sentencia arbitral.

7. Ve con poca satisfacción que se proponga facultar a la Comisión para que pueda prorrogar el plazo dentro del cual ha de dictar la decisión. Esto creará indudablemente una dificultad. Una Comisión integrada principalmente por expertos en materia de conservación — y el Gobierno de Su Majestad considera que tal debe ser su composición — no solamente tendrá siempre una tendencia a sacrificar la rapidez de la decisión a la minuciosidad de las pruebas, sino a considerar que una decisión defini-

tiva basada en los argumentos aducidos por las partes no puede lograrse sin llevar a cabo investigaciones científicas prolongadas. El plazo de tres meses indicado por la Comisión puede fácilmente transformarse en un plazo de tres años si no se obliga a la Comisión a dictar la mejor decisión posible, aunque sea provisional, dentro de un plazo determinado. Estas consideraciones revestirían aún mayor importancia si el Estado ribereño, en virtud del artículo 29, tuviese el derecho de tomar medidas de conservación unilaterales que sólo pudieran ser anuladas por el arbitraje y la Comisión decidiese no suspender las medidas del Estado ribereño hasta que recayera el fallo, como puede hacerlo en virtud del párrafo 2 del artículo 32.

8. Los artículos 29 y 32 han de ser examinados conjuntamente tanto por lo que respecta a los principios como a su aplicación. Su propósito es tener en cuenta las necesidades particulares del Estado ribereño, en lo que concierne a la conservación de los bancos de pesca y otros recursos vivos del mar. El Gobierno de Su Majestad reconoce la existencia de esas necesidades y temores que pueden ser legítimos, haya o no el Estado ribereño participado en su explotación. Esto es tanto más significativo cuanto que el Gobierno de Su Majestad ha de velar por los intereses de muchos territorios en varias partes del mundo que se dedican actualmente a ampliar sus industrias pesqueras con objeto de aumentar sus abastecimientos en productos alimenticios. Al mismo tiempo, considera que los artículos 29 y 32 han de ser estudiados más detenidamente por la Comisión, teniendo en cuenta los diversos aspectos técnicos de la pesquería, antes de determinar si puede encontrarse, y en caso afirmativo, de qué manera, una fórmula aceptable para el principio fundamentalmente nuevo incluido en el artículo 29, según el cual cada Estado puede aplicar medidas en alta mar que afecten a otros Estados interesados, sin que éstos las hayan aceptado y antes de que haya recaído un laudo sobre la conveniencia de dichas medidas. Este principio constituiría una innovación cuyo efecto podría ser radical sobre la economía pesquera de los Estados que no hubieran participado en ellas; los derechos e intereses de esos Estados se han de tomar también en consideración siempre dentro de las exigencias de la conservación de los recursos vivos del mar, al igual que los intereses del Estado que haya adoptado medidas unilaterales para los suyos.

9. El Gobierno de Su Majestad ha visto que la Comisión pide a los Gobiernos que incluyan en sus observaciones datos sobre todos los aspectos técnicos que puedan ser útiles para la redacción definitiva de estos artículos. Los aspectos técnicos de las pesquerías revisten especial importancia por lo que respecta al artículo 29 que, al parecer, tiende a generalizar dos principios que sólo pueden aplicarse en determinadas situaciones. El primero de ellos es el que podría llamarse el principio de la existencia de reservas localizadas de recursos vivos del mar. El segundo puede llamarse el principio de la frontera oceánica.

10. En cuanto al primero, hay que advertir que los peces y demás recursos del mar efectúan con frecuencia movimientos migratorios que cubren grandes distancias. Un banco de pesca puede estar situado en la proximidad de un Estado determinado en un período del año y situarse luego cerca de otro o en mitad del océano. La zona " que tenga un interés especial " para un Estado, y dentro de la

cual considera el artículo 29 que el Estado ribereño tiene atribuciones unilaterales de conservación, puede extenderse mucho más allá de las aguas territoriales e incluso dentro de las aguas territoriales de otros Estados, o en medio del océano. Limitar la acción de un Estado ribereño a las aguas " contiguas " podría restar toda eficacia a su acción, mientras que permitir que la extendiera más allá podría resultar injustificado. Podrá presentarse una gran diversidad de situaciones, según la clase de banco de pesca o de cualquier otro recurso marino de que se trate. ¿ Por dónde ha de trazarse la línea más allá de la cual no está permitida la conservación con medidas unilaterales ? Y, si esta línea no puede trazarse claramente de modo que resuelva todas las situaciones, y un Estado ribereño la ha franqueado, según un dictamen posterior de la Comisión arbitral ¿ qué recurso tendrán los Estados cuyos intereses se haya lesionado injustamente ?

11. En cuanto al segundo principio, una distinción entre un Estado ribereño y otros Estados, cuando no se plantee el problema técnico de que acaba de tratarse, no ofrecerá ninguna dificultad allí donde, por ejemplo, se extienda una amplia zona de océano frente al Estado ribereño. Pero esta circunstancia no ocurre siempre, y probablemente ni siquiera es la más corriente. Gran número de países están agrupados o apiñados en torno a los mares, los cuales son a veces de dimensiones bastante reducidas y se enfrentan a lo largo de sus costas. Ejemplos de ello son en Europa el Mar del Norte, el Mar Báltico y el Mar Mediterráneo. Condiciones bastante similares se presentan en algunas partes de Asia y del noreste de África, y también en el Caribe. Además de este factor geográfico, han de tenerse en cuenta las características migratorias de los peces y de otros recursos marinos a que se hace referencia en el párrafo anterior. La conclusión inevitable es que en muchas partes del mundo puede haber, en una determinada región, varios países que puedan considerarse con fundamento como Estados ribereños según el artículo 29 con su redacción actual, los cuales podrían emprender acciones unilaterales que estuviesen en conflicto y provocasen una situación caótica en las pesquerías.

12. Conviene que la Comisión tenga también presente que existen actualmente órganos internacionales de conservación para ciertas zonas, o para ciertas especies de recursos marinos, los cuales aplican medidas concretas destinadas a la conservación de los bancos de pesca; órganos en los que los Estados ribereños interesados pueden ingresar libremente como miembros, y de los que son miembros generalmente. Habrá ocasiones en que uno de estos órganos no tenga atribuciones para aplicar una clase especial de medidas estimada necesaria por un Estado Miembro. En este caso dicho Estado podría acudir al artículo 26, que le permite entablar negociaciones encaminadas a extender las atribuciones del órgano internacional de conservación. Si este procedimiento no diera resultado, podría someter el asunto objeto del conflicto al arbitraje previsto en el artículo 16. No obstante, de la redacción actual del artículo 29 parece desprenderse que un Estado que pueda demostrar su condición de Estado ribereño, y esté en minoría dentro de un órgano internacional de conservación en cuanto a la necesidad científica de una medida particular, o que no desee ir tan lejos como otros Estados Miembros en la reglamentación de la pesca con fines de conservación, podrá abandonar dicho órgano y emprender una acción por su propia cuenta si

cree poder demostrar lo justificado de su actitud ante la Comisión arbitral, la cual se convertiría así en un tribunal de apelación contra las medidas tomadas por el órgano internacional de conservación. A juicio del Gobierno de Su Majestad, esto no es lo que la Comisión se propone en realidad ni es este el papel que la Comisión arbitral ha de desempeñar.

13. El Gobierno de Su Majestad desea formular tres observaciones sobre las condiciones que, según el párrafo 2 del artículo 29, deberían llenar las medidas unilaterales del Estado ribereño para poder ser aplicables contra los nacionales de otros Estados. En primer lugar, la condición del inciso *a*) de dicho párrafo podría provocar muchas confusiones y controversias si no se diera una definición exacta de la palabra "conservación" en términos científicos; y el Gobierno de Su Majestad ha propuesto ya en estas observaciones la forma que a su juicio debiera darse a esa definición. En segundo lugar, la palabra "pertinente" que figura en el inciso *b*) no parece una expresión adecuada ni clara en su intención. Sería más apropiada la palabra "aceptable"; debería al menos exigirse al Estado que haya emprendido una acción unilateral que demostrara que los fundamentos de su acción están admitidos, científicamente, por la mayoría, aunque tal vez no por todo el mundo. En tercer lugar, en el inciso *c*) debiera tenerse en cuenta que es posible justificar, al menos de un modo aparente, que las medidas no envuelven discriminación contra los pescadores extranjeros cuando en realidad ocurre lo contrario. Esto podría conseguirse, por ejemplo, prohibiendo determinadas formas de pesca, o el uso de determinados aparejos, aparentemente por motivos de conservación, no empleados por los pescadores del país iniciador de las medidas, pero que fuesen en cambio los únicos de que disponen los nacionales de otros Estados interesados. Para que una acción unilateral pueda ser admitida, no ha de haber en ella discriminación, ni en la realidad ni en la apariencia.

14. La última observación que desea formular de momento el Gobierno de Su Majestad se refiere a la disposición del artículo 29 de que las medidas unilaterales surtirán efecto respecto de otros Estados, aun antes de recurrirse al arbitraje, si se cumplen las condiciones indicadas y seguirán siendo obligatorias hasta que se pronuncie la decisión arbitral. Si esta disposición se ha de cumplir, resultará que no sólo los demás Estados interesados deberán coprometerse a hacer que sus nacionales observen las medidas, sino también que se velará por su ejecución incluso en la zona de alta mar en que hayan de observarse. ¿Quién ha de velar por la ejecución de estas medidas? ¿Se espera que los "demás Estados" ejecuten las medidas unilaterales del Estado que las ha dictado, o habrá que exigirles que lo hagan, contra sus propios nacionales, aunque no estén de acuerdo con ellos y hayan decidido recurrir a la Comisión arbitral? ¿Es ésta una política acertada? ¿O se quiere que el Estado que haya tomado las medidas unilaterales tenga derecho a imponerlos a los buques que naveguen en alta mar con bandera de otro país: que los buques de protección pesquera de dicho Estado estén autorizados, por ejemplo, para inspeccionar las redes de los barcos pesqueros extranjeros, a fin de imponer una medida unilateral sobre las dimensiones de las mallas o para alejar a los buques extranjeros de la zona pesquera a fin de

aplicar una medida unilateral que regule la intensidad de la actividad pesquera? La ejecución colectiva o internacional de las medidas de conservación de las pesquerías han resultado hasta ahora una planta de lento crecimiento, y no hay por lo tanto grandes perspectivas para la ejecución unilateral de medidas discutidas.

15. Aunque el Gobierno de Su Majestad estima que estas consideraciones de carácter técnico y práctico exigen que se introduzca una enmienda de fondo en los proyectos de artículos relativo a la conservación de los recursos vivos del mar, reafirma, como conclusión, su creencia de que un grupo de artículos sobre esta cuestión es necesario en interés de la conservación de los recursos marinos; estos artículos serán un complemento inapreciable del cuerpo del derecho internacional, y el Gobierno de Su Majestad declara de nuevo que los principios fundamentales en que están inspirados dichos artículos merecen su aprobación.

21. República Dominicana

Documento A/CN.4/99

OBSERVACIONES TRANSMITIDAS EN CARTA DE FECHA 5 DE MARZO DE 1956 POR LA MISION PERMANENTE DE LA REPUBLICA DOMINICANA ANTE LAS NACIONES UNIDAS

[*Texto original en español*]

1. Las cuestiones relacionadas con el régimen de alta mar, el régimen del mar territorial y la modalidad — concerniente a la plataforma submarina o continental son objeto, en la legislación dominicana, de las disposiciones normativas contenidas en el artículo 5 de la Constitución de la República Dominicana, en la Ley No. 3342 sobre extensión de las aguas territoriales de la República, de fecha 13 de julio de 1952 y la Ley No. 3003, sobre policía de puertos y costas, de fecha 12 de julio de 1951.

2. En lo que concierne a la extensión del mar territorial y la plataforma submarina, el artículo 5 de la Constitución de la República expresa que "son también parte del territorio nacional la mar territorial y la plataforma submarina correspondientes", agregándose que "la extensión del mar territorial y de la plataforma submarina será definida por la ley". La Ley No. 3342, antes citada, en su artículo 1 dispone que la extensión de las aguas territoriales o jurisdiccionales tienen extensión de tres millas náuticas a lo largo de sus costas a partir de la línea media de la baja mar y hasta la alta mar. En el artículo 4 se establece una zona suplementaria contigua al mar territorial, denominada "zona contigua", constituida por una faja apoyada en el límite del mar territorial, con una extensión de 12 millas náuticas dentro del alta mar. Las delimitaciones anteriores quedan sujetas a la modalidad establecida por una disposición transitoria de la ley, que dice así: "las extensiones indicadas en la presente ley para el mar territorial y la zona contigua, constituyen el límite mínimo de las aspiraciones de la República Dominicana y no representan, por lo tanto, una posición inalterable con respecto a toda tendencia progresiva del derecho internacional positivo que llegue a materializarse sobre estas materias".

3. Las aguas o bahías históricas son las bahías de Samaná, de Ocoa y de Neiba dentro de los límites de líneas transversales de cabos a cabos y de puntas a

puntas, líneas que sirven para demarcar los límites de las aguas interiores y las líneas bases de las aguas territoriales de esas bahías.

4. Sobre los recursos y riquezas marinas, el artículo 5 dispone textualmente: "el Estado Dominicano se reserva el derecho de propiedad y explotación de los recursos naturales y riquezas que se encuentran o puedan encontrarse en el suelo o subsuelo marino en una extensión contigua al territorio dominicano, cuyos límites serán fijados por la Administración Nacional, según las necesidades inherentes a la apropiación y explotación de dichos recursos naturales y riquezas, y, cuando sea el caso, por medio de tratados internacionales. El Estado Dominicano podrá levantar o autorizar el levantamiento de estructuras o instalaciones necesarias para la explotación de dichos recursos y riquezas y ejercer todas las medidas de vigilancia que requiera su conservación".

5. De conformidad con la Ley No. 3003 (véase párr. 1), ya mencionada, en los casos de crímenes y delitos cometidos a bordo de buques mercantes nacionales o extranjeros surtos en puertos dominicanos o que se encuentren en aguas jurisdiccionales, los Comandantes de Puertos tienen calidad para actuar, sometiendo los hechos a los tribunales ordinarios sin perjuicio de las actuaciones de los demás miembros de la Policía Judicial. Si el crimen o delito fuere cometido a bordo de un buque de guerra no podrán entrar a éste y se limitarán a redactar acta de los hechos de que tuviesen conocimiento.

6. En lo que concierne a arribadas forzosas y nacionalidad de los buques, los artículos 46, 96 y 97 de la referida Ley No. 3003 expresan lo siguiente:

"Se entenderá por arribada forzosa la entrada de un buque a un puerto nacional, por cualquiera de las siguientes causas: a) por falta de provisión en general para las necesidades del viaje; b) por temor fundado de ser apresado por enemigos o piratas; c) por accidentes en el buque que lo inhabiliten para navegar; d) por tempestad que no pueda aguantarse en alta mar; e) por causa imprevista en enfermedad o lesión grave de algún pasajero o tripulante que requiera atención urgente; f) por causa de motín a bordo, amenazas o desavenencias graves con la oficialidad del buque. En los demás casos la arribada se considerará como voluntaria"; "Son buques nacionales; a) los matriculados como tales en las Comandancias de Puerto; b) los apresados en caso de guerra al enemigo o confiscados judicialmente"; "ningún buque podrá ser nacionalizado dominicano a menos que haya cancelado su matrícula extranjera."

7. Para los fines de las modalidades relacionadas con extensión de aguas territoriales respecto de islas o islotes, de canales y otras aguas consideradas como territoriales, del régimen jurídico del mar territorial y de zona contigua en la vecindad con la República de Haití, de los poderes de jurisdicción y control en la zona contigua y de las aguas interiores declaradas nacionales, se incluye copia del artículo 5 de la Constitución y de la Ley No. 3342.

22. Suecia

Documento A/CN.4/99

CARTA DE FECHA 4 DE FEBRERO DE 1956 DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE SUECIA

[*Texto original en francés*]

Por carta del 24 de agosto de 1955 invitó Vd. al Go-

bierno de Suecia a formular observaciones sobre los Artículos provisionales relativos al régimen de alta mar (capítulo II del informe) y el Proyecto de artículos relativos al régimen del mar territorial (capítulo III del informe), que figuran en el informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre su séptimo período de sesiones, y cuyo objeto es codificar ciertas partes del derecho internacional.

Después de estudiar con el mayor interés los artículos provisionales de la Comisión, el Gobierno sueco tiene el honor de hacer las siguientes observaciones:

I. En lo que respecta a los "Artículos provisionales relativos al régimen de alta mar", el Gobierno sueco desea, por el momento, limitarse a las observaciones que a continuación se formulan.

En lo concerniente al derecho de pesca (artículo 24 y siguientes), el Gobierno de Suecia estima que sería particularmente conveniente concertar una convención internacional relativa a la pesca en alta mar y opina que la creación de una comisión arbitral como la que se propone en el artículo 31 podría ser útil.

Las disposiciones del artículo 29 que dan al Estado ribereño el derecho a adoptar unilateralmente medidas de conservación pueden, en opinión del Gobierno sueco, dar lugar a serias objeciones. ¿Cómo podría establecerse que hay conclusiones científicas fundadas que prueban la necesidad o la oportunidad de determinadas medidas? La pregunta es legítima. Las medidas que se adopten podrían, sin duda, ser estudiadas por un órgano internacional, pero la decisión de ese órgano puede demorar y esta demora causar la pérdida de importantes valores. La disposición que se propone en el artículo 29 podría dar lugar a abusos y, en opinión del Gobierno sueco, debe eliminarse.

El artículo 34 trata del derecho que tienen los Estados de tender sobre el lecho de la alta mar cables telegráficos o telefónicos y tuberías. Ahora bien, la técnica moderna permite también transmitir por debajo del mar energía eléctrica por medio de cables de alta tensión. El Gobierno sueco considera que debe tenerse también en cuenta esta posibilidad cuando se redacte una disposición sobre la materia.

II. En cuanto a las disposiciones de derecho internacional relativas al mar territorial, resaltan en primer lugar las cuestiones de la anchura del mar territorial y de la línea de base para medir esa anchura. Sobre estas cuestiones, el Gobierno sueco expuso a Vd. su punto de vista en carta del 12 de abril de 1955 y sigue manteniendo la misma opinión.

En lo que respecta a los nuevos artículos provisionales preparados por la Comisión de Derecho Internacional en su séptimo período de sesiones, el Gobierno sueco desea añadir lo que sigue.

Sobre estas cuestiones hay opiniones completamente divergentes entre los Estados y, como lo demuestra la experiencia, es difícil hallar una solución que logre una adhesión general. La Comisión de Derecho Internacional tampoco ha logrado redactar en su último proyecto un texto definitivo con respecto a la anchura del mar territorial y se ha contentado con formular las consideraciones siguientes:

1) La Comisión reconoce que la práctica internacional

no es uniforme por lo que respecta a la limitación tradicional del mar territorial a tres millas;

2) La Comisión considera que el derecho internacional no autoriza a extender el mar territorial más allá de 12 millas;

3) La Comisión, sin tomar ninguna decisión en cuanto a la anchura del mar territorial más acá de ese límite, considera que el derecho internacional no obliga a los Estados a reconocer una anchura superior a tres millas.

Al enunciar estas proposiciones, la Comisión parece haber querido tener en cuenta las opiniones divergentes expuestas a este respecto. No obstante, como esas opiniones son en realidad irreconciliables, el Gobierno sueco no cree que las tesis de la Comisión reflejen el derecho vigente, ni constituyan una base útil para soluciones futuras.

El Gobierno sueco se adhiere a la opinión expresada por la Comisión en el sentido de que la limitación del mar territorial a tres millas no se funda en una práctica internacional uniforme puesto que hay otros límites, como por ejemplo, los límites de cuatro y de seis millas que el derecho internacional admite tanto como el de tres. En opinión del Gobierno sueco, el límite de cuatro millas que rige en Suecia puede considerarse tan tradicional como el límite de tres millas que mantienen ciertos países y hay que suponer otro tanto en el caso del límite de seis millas que aplican otros países. La Comisión declara en su comentario que una extensión del mar territorial hasta 12 millas no constituye violación del derecho internacional, lo que sólo podría significar una sola cosa, es decir que el derecho internacional justifica esta extensión. Pero si así fuera, estos límites evidentemente deberían ser respetados por los demás Estados. El mar territorial es una parte del territorio del Estado ribereño y, como se dice en el artículo 1 del proyecto de la Comisión, sometido a su soberanía. Una de las reglas fundamentales del derecho internacional es que los Estados están obligados a respetar el territorio de otros Estados. Es difícil concebir un territorio de un Estado que unos Estados estarían obligados a respetar y otros no. La Comisión dice en su comentario que la validez de una anchura del mar territorial inferior a 12 millas podrá ser defendida *erga omnes* por cualquier Estado que pueda hacer valer un derecho histórico a este respecto. Esta regla es tan importante que hubiera podido insertarse en el texto mismo de las reglas enunciadas por la Comisión y no únicamente en el comentario. En su actual redacción, está realmente en contradicción con dicho texto.

El Gobierno sueco se adhiere al parecer de la Comisión de que una extensión del mar territorial más allá del límite de 12 millas constituye una infracción del principio de la libertad del mar y, en consecuencia, es contraria al derecho internacional. En lo que respecta al límite de 12 millas, el Gobierno sueco desea hacer observar que la anchura de 12 millas para el mar territorial sólo ha sido adoptada en estos últimos años en ciertos casos aislados y aplicada a mares que tienen poca importancia para la navegación internacional. El Gobierno sueco estima que la extensión del mar territorial hasta 12 millas debe considerarse una excepción y que, por otra parte, una anchura de seis millas es la anchura máxima que han reclamado muchos Estados durante un período lo bastante prolongado como para que esta anchura del mar territorial pueda considerarse reconocida en la práctica interna-

cional. No debe olvidarse, por otra parte, que la extensión del mar territorial hasta 12 millas, puesta en práctica por ciertos Estados en años recientes, ha provocado las protestas de otros Estados.

El Gobierno sueco tampoco cree que los puntos de vista expuestos por la Comisión puedan servir de base para la futura solución del problema. Una solución de esa naturaleza significaría que todo Estado obtendría el derecho de extender su mar territorial hasta una anchura de 12 millas, pero que los otros Estados no estarían obligados a reconocer una extensión del mar territorial superior al límite de tres millas. Una solución de este género podría calificarse de fórmula de transacción por cuanto los dos criterios opuestos que existen en la actualidad serían reconocidos y respetados. Pero no se habría llegado a una verdadera solución puesto que las divergencias de opinión subsistirían en vez de conciliarse. El estado actual de incertidumbre en esta cuestión se prolongaría y se producirían controversias continuas para las que no habría solución, ya que los dos puntos de vista irreconciliables serían declarados conformes al derecho internacional. Supongamos que un Estado fija el límite de su mar territorial en seis millas y prohíbe a extranjeros pescar en dicha zona, cosa que en opinión de la Comisión dicho Estado tiene pleno derecho a hacer, y supongamos además que pescadores de un Estado que se niega a reconocer un límite superior a tres millas pesquen en la zona controvertida. Si los pescadores son arrestados y multados por el Estado ribereño, el otro Estado sin duda protestará y tomará partido a favor de sus nacionales, y cabe preguntar ¿cómo fallaría un tribunal internacional en una controversia de esta índole si ambas partes pueden invocar el derecho internacional? En opinión del Gobierno sueco, es esencial que el mar territorial a que tiene derecho un Estado sea respetado por los demás.

El Gobierno sueco desea expresar la opinión, remitiéndose a su carta del 12 de abril de 1955, de que una solución que conceda a los Estados cierta libertad que les permita determinar por sí mismos la extensión de su mar territorial y que, al mismo tiempo, restrinja esa libertad a límites bastante estrechos, sería una solución capaz de satisfacer puntos de vista opuestos. El Gobierno sueco estima que sería oportuno fijar en seis millas la distancia máxima para la extensión del mar territorial, quizás reservando a los Estados que puedan invocar razones históricas, el derecho de reclamar, a título excepcional, un mar territorial más ancho. El Gobierno sueco estima que una solución así se ajustaría bastante a la situación jurídica actual.

Pero, para determinar el límite exterior del mar territorial no hay que tener en cuenta únicamente la anchura del mar territorial, sino también la línea de base, a partir de la cual se medirá. A este respecto, el artículo 5 del proyecto de la Comisión referente a las líneas de base rectas presenta un interés especial.

El Gobierno sueco piensa que este artículo, comparado con el preparado por la Comisión en su sexto período de sesiones, presenta mejoras notables, en particular por el hecho de que las disposiciones del segundo inciso del artículo relativas a la longitud máxima de estas líneas de base ya no figuran en ese artículo. Pero el Gobierno sueco sigue creyendo que el tenor de este artículo es demasiado complicado y que contiene varias condiciones y reservas inútiles. El Gobierno sueco opina que la disposición más

importante del artículo es la que establece que las extensiones de mar comprendidas dentro de las líneas de base deben estar suficientemente unidas a los dominios terrestres para estar sometidas al régimen de las aguas interiores. Esta disposición tiene su origen en el hecho de que el carácter de aguas interiores que tiene una extensión de mar es determinado principalmente por condiciones geográficas y que esas condiciones deben entrañar consecuencias jurídicas. El Gobierno sueco comparte enteramente esta opinión. Es evidente que las extensiones de agua que están geográficamente unidas al dominio terrestre deben estar jurídicamente asimiladas a dicho dominio; o, en otras palabras, la noción geográfica de aguas interiores y la noción jurídica de aguas interiores coinciden. De ello se desprende, en opinión del Gobierno sueco, que las líneas que constituyen los límites exteriores de las aguas interiores deben también, con el mismo derecho que el dominio terrestre, servir como líneas de base para medir el mar territorial. Pero si esto es así, difícilmente puede concebirse que las otras condiciones que fija la Comisión para trazar líneas de base rectas puedan tener importancia alguna. Si las líneas rectas no constituyen los límites de las aguas interiores, ningún interés económico propio de una región podría, según el tenor del artículo, justificar el que se las emplee como líneas de base. Si, por otra parte, las líneas rectas forman los límites exteriores de las aguas interiores, deben por necesidad servir como líneas de base a partir de las cuales se medirá el mar territorial. Como señaló el Gobierno sueco en su carta del 12 de abril de 1955, cualquier otra solución llevaría a consecuencias absurdas. El hecho de que las líneas rectas constituyan los límites de las aguas interiores es, pues, la condición tanto necesaria como suficiente para que dichas líneas puedan emplearse como líneas de base para medir el mar territorial y está de más hablar, a este respecto, de circunstancias que hacen necesario un régimen especial. Bastaría, pues, decir en el artículo 4 que la anchura del mar territorial se medirá a partir de la faja de la bajamar que sigue la costa, o de líneas rectas que formen los límites de las aguas interiores. El artículo 5 sería entonces superfluo y, en principio, otro tanto ocurre con las disposiciones relativas a las bahías, puertos y desembocaduras de ríos. Sería quizás bueno contar con una definición de "aguas interiores", que podría extraerse del artículo 5 ("suficientemente unidas a los dominios terrestres", etc.) e insertarse en el artículo 4.

Como es natural, la Comisión concedió gran importancia al fallo de la Corte Internacional de Justicia en el litigio anglo-noruego de las pesquerías. Ahora bien, el Gobierno sueco se permite señalar a la atención el artículo 59 del Estatuto de la Corte, según el cual la decisión de la Corte no es obligatoria sino para las partes en litigio y respecto del caso que ha sido decidido. Un fallo pronunciado por la Corte es pues ley para las partes, pero no es parte del derecho internacional. En cuanto a las razones y consideraciones de carácter general en que se funde un fallo de la Corte, dichas razones y consideraciones alcanzan a otros casos únicamente en la medida en que reflejen principios de derecho internacional generalmente reconocidos. Es posible, por ejemplo, aceptar en el caso actual las razones geográficas y no las razones económicas.

Para trazar las líneas de base, en opinión del Gobierno

sueco sólo deben tenerse en cuenta las razones geográficas y no las razones económicas. Trazar las líneas de base con el objeto de dar al mar territorial una extensión que satisfaga los intereses económicos del Estado ribereño sólo puede conducir a abusos. Semejante método para limitar las aguas interiores no tiene fundamento en el derecho internacional vigente ni tampoco es aconsejable *de lege ferenda*. La condición que la Comisión ha formulado de que las extensiones de mar situadas dentro de las líneas de base deben estar suficientemente unidas a los dominios terrestres para estar sometidas al régimen de las aguas interiores, impediría a un Estado ribereño trazar arbitrariamente líneas de base que conviertan en aguas interiores extensiones de mar que geográficamente no tienen carácter de aguas interiores.

A diferencia del mar territorial que es una noción puramente jurídica — desde el punto de vista geográfico el mar territorial es naturalmente parte de la alta mar — la de "aguas interiores" es ante todo una noción geográfica. Transformar una parte de la alta mar en aguas interiores alegando derechos económicos parece ser tan inadmisibles como transformar aguas interiores en alta mar o en mar territorial aplicando, por ejemplo, una línea máxima de 10 millas.

El Gobierno sueco no cree necesario definir la noción de "bahía", que es una noción puramente geográfica cuyo sentido no puede ser otro que el que evoca en general la expresión "bahía". Se trataría más bien de determinar cuáles son las condiciones necesarias para que una bahía se considere como aguas interiores. El Gobierno sueco opina que para que una bahía se considere como aguas interiores es preciso que constituya una hendidura bien determinada y que sus orillas estén dentro de un solo Estado. Las condiciones necesarias para que una bahía sea considerada como aguas interiores podrían extraerse de las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del artículo 7 referente a la noción de "bahía"²⁴. En consecuencia, la noción "bahía histórica" que deja suponer que se fija una anchura máxima para las bahías es, en opinión del Gobierno sueco, superflua e injustificada.

La Comisión plantea una cuestión con respecto a la medida del mar territorial en las bahías en que varios Estados son ribereños. La situación que se presenta en la frontera entre Suecia y Noruega tiene cierto interés a este respecto. Esta frontera atraviesa una bahía y después un archipiélago situado fuera de la boca de la bahía. Según ciertas disposiciones sobre pesca e inspección aduanera, la línea de base para medir el mar territorial fuera de este archipiélago está constituida por una línea recta que une el último islote del lado sueco al último islote del lado noruego. Pero en este caso se trata de una situación bastante especial.

En lo que respecta a las otras disposiciones del capítulo II del proyecto de artículos de la Comisión relativos al régimen del mar territorial, el Gobierno sueco se remite a su carta del 12 de abril de 1955.

Por último, el Gobierno sueco desea hacer observar que varias disposiciones de los dos proyectos de artículos de la Comisión evidentemente sólo pueden aplicarse en tiempo de paz. En futuras convenciones deberá precisarse

²⁴ El Gobierno sueco estima que, en principio, no debe fijarse ninguna anchura máxima para las bahías que puedan considerarse como aguas interiores.

este punto. El artículo 8 del Estatuto sobre la libertad de tránsito firmado en Barcelona el 20 de abril de 1921 podría servir de modelo a este respecto.

23. Turquía

Documento A/CN.4/99

NOTA VERBAL DE FECHA 2 DE MARZO DE 1956 DE LA MISION PERMANENTE DE TURQUIA ANTE LAS NACIONES UNIDAS

[*Texto original en inglés*]

El representante permanente de Turquía ante las Naciones Unidas saluda atentamente al Secretario General de las Naciones Unidas y tiene el honor de referirse a su nota de fecha 24 de agosto de 1955, No. LEG 292/9/01, LEG 292/8/01, relativa a los artículos provisionales del régimen de alta mar y del régimen del mar territorial formulados por la Comisión de Derecho Internacional.

El representante de Turquía ruega a Su Excelencia el Secretario General tenga a bien transmitir las siguientes observaciones a los miembros de la Comisión.

1. OBSERVACIONES GENERALES

En opinión del Gobierno de Turquía, el trabajo de la Comisión de Derecho Internacional ha contribuido ya con datos muy valiosos al estudio de muchos aspectos importantes del derecho marítimo internacional. Algunos de esos datos preliminares podrían servir de base para las deliberaciones relativas a una futura convención internacional sobre el régimen de la alta mar y del mar territorial.

Sin embargo, el Gobierno de Turquía estima que en otros aspectos los trabajos de la Comisión han demostrado ya que la materia objeto de algunos de los artículos provisionales no se presta a una codificación general. Entre dichos artículos los más importantes son aquellos en que se ha tratado de insertar algunos principios generales sobre el régimen de los estrechos.

Contrariamente a lo que ocurre en general con la aplicación del régimen de la alta mar y en ciertos casos con el del mar territorial, en que es posible hasta cierto punto un criterio universal, las condiciones que se relacionan con el régimen de los estrechos son, y por naturaleza tienen que ser, muy diversas.

En efecto, la imposibilidad de formular reglas generales aplicables a todos los estrechos es un hecho que no sólo ha sido demostrado por las prácticas divergentes hoy aplicables en distintos estrechos, sino también reconocido por la doctrina jurídica.

El Comité Preparatorio nombrado en 1924 por el Consejo de la Sociedad de las Naciones para que preparara un informe sobre aquellos aspectos del derecho internacional que se prestasen a una solución por medio de convenciones internacionales, intentó facilitar esta labor estableciendo distinciones entre los distintos estrechos según sus características. Se sugirió que para considerar el problema se tuviera en cuenta principalmente si el estrecho había sido o no objeto de reglamentaciones mediante tratados, si la boca era mayor o menor de 12 millas marinas, si el estrecho tenía menos de 12 millas marinas en su boca y una amplitud mayor en su curso subsiguiente. En este último caso se hizo una distinción adicional, al considerar como aguas interiores una zona

de mar con una anchura superior a las 12 millas en el caso de que las costas del estrecho pertenecieran a un solo Estado.

Sin embargo, ni aun aplicando este método detallado ha sido posible llegar a un acuerdo sobre la aplicación de reglas generales sobre el régimen de estrechos.

Las autoridades turcas saben muy bien que la Comisión de Derecho Internacional no ha intentado una codificación general del régimen de los estrechos y que los artículos provisionales en estudio sólo tratan de ciertos aspectos generales relacionados con el paso. Pero se echa de ver en el texto actual cuán difícil es tener que tomar sólo algunos de los principios generales aceptados por el Derecho Internacional y exponerlos fuera del contexto general de normas y reglamentaciones que condicionan y modifican su esencia.

Así, por ejemplo, si bien hay reglas vigentes de derecho internacional, estipulaciones de convenciones especiales, precedentes y prácticas de los Estados que admiten la libertad de paso inocente para beneficio del comercio internacional y de la navegación, en ningún caso puede interpretarse tal libertad en detrimento de la seguridad, el orden público, la sanidad y otros deberes del Estado ribereño para con su población. Por el contrario, en todas las normas escritas se ha concedido siempre atención especial no sólo a la protección de la soberanía, la seguridad, el orden público, la sanidad y los intereses económicos, fiscales y de otro orden del Estado ribereño, sino también a la defensa de los intereses legítimos del comercio y de la navegación internacionales.

En cuanto a la aplicación concreta de esta regla general al régimen de paso a través de los diferentes estrechos, la práctica finalmente aceptada se ha formado a base de las características individuales de los estrechos, la importancia que tengan para la seguridad de todo el territorio del Estado ribereño, la proximidad de las rutas de paso respecto de las costas, el tamaño e importancia de los pueblos y ciudades situados en las costas de los estrechos, las prácticas establecidas en virtud de precedentes históricos y de tratados internacionales, y en otras muchas consideraciones.

Habida cuenta de las anteriores consideraciones, las autoridades turcas dudan de que pueda tener alguna utilidad el intento de formular artículos provisionales sobre el paso a través de los estrechos, aún en el caso de que en tales artículos sólo se pretenda tratar algunos de los principios más generales y de que se les modifique para tener en cuenta las circunstancias especiales que afectan al régimen de ciertos estrechos que son de importancia capital para la seguridad y el bienestar del Estado ribereño. En consecuencia, se considera que los artículos provisionales relativos a ciertos aspectos del paso a través de los estrechos no deben incluirse en el informe definitivo que la Comisión de Derecho Internacional presente a la Asamblea General. Si la Comisión lo juzga útil, podría añadir como apéndice al citado informe una compilación de los varios regímenes aplicables a diferentes estrechos.

Expresado así su preferencia por un método diferente para tratar algunas de las materias incluidas en los artículos provisionales, las autoridades de Turquía desearían hacer algunas sugerencias encaminadas a armonizar, en la medida de lo posible, el texto actual con ciertos aspectos del derecho internacional.

Teniendo en cuenta que el trabajo de la Comisión en

su etapa actual es de carácter exploratorio y preliminar, y que una interpretación definitiva de los diversos artículos sólo será posible cuando dicho trabajo esté terminado en conjunto, el Gobierno turco desea declarar que no se considera comprometido en forma alguna por las opiniones que exprese en este momento sobre el trabajo de la Comisión.

PROYECTO DE ARTICULOS RELATIVOS AL REGIMEN DEL MAR TERRITORIAL

Artículo 2: Naturaleza jurídica del espacio aéreo situado sobre el mar territorial, del lecho y del subsuelo de este mar

Agréguese el siguiente párrafo:

"Las disposiciones de los artículos siguientes sobre el tránsito por mar no son aplicables a ninguna forma de navegación aérea."

Observaciones: Puede parecer superfluo agregar esta disposición a un conjunto de artículos provisionales relacionados exclusivamente con el derecho marítimo, pero el hecho de que en el texto actual la soberanía del Estado ribereño sobre el espacio aéreo se defina como una extensión de su soberanía sobre el mar territorial, hace necesario especificar que todas las condiciones que puedan existir para el ejercicio de esta última soberanía no son aplicables por extensión a la navegación aérea, la cual está sujeta a otras normas de derecho internacional.

Artículo 3: Anchura del mar territorial

Suprímase el párrafo 3.

Observaciones: Los párrafos 2 y 3 del texto actual del artículo 3, que compendian los puntos de vista de la Comisión sobre la anchura del mar territorial, son contradictorios. Según el párrafo 2, el derecho internacional autoriza a extender el mar territorial hasta una distancia de 12 millas. Esta afirmación es correcta, ya que muchos estados han aceptado el límite de 12 millas para el mar territorial. Sin embargo, el párrafo 3 afirma que el derecho internacional no obliga el reconocimiento de una anchura superior a tres millas y, por consiguiente, constituye no sólo una contradicción al párrafo 2, sino también una futura fuente de conflictos, ya que la Comisión indica la aceptación y a la vez la negación del mismo principio. Las autoridades turcas consideran que el límite de 12 millas se ha generalizado ya lo suficiente en la práctica para que se le acepte como norma de derecho internacional.

Artículo 7: Bahías

1. Cámbiese el título de este artículo por el de "Bahías y mares interiores".
2. Agréguese el texto siguiente en calidad de párrafo 2:

"Para efectos de esta reglamentación, un mar interior es una zona marítima bien definida que puede estar comunicada con la alta mar por una o más bocas de anchura menor de 12 millas náuticas y cuyas costas pertenecen a un solo Estado. Las aguas de un mar interior se considerarán como aguas interiores."

Observaciones: Se ha mantenido aquí el límite de 12 millas para la anchura de la boca que se menciona en el trabajo del Comité Preparatorio de la Sociedad

de las Naciones. En vez de este límite podría establecerse otro equivalente al doble de la anchura del mar territorial.

Artículo 12: Delimitación del mar territorial en los estrechos

Párrafo 4: Después de... "estrechos que ponen en comunicación dos partes de la alta mar..." agréguese "excepto cuando comunican a través de un mar interior..."

Artículo 18: Derechos de protección del Estado ribereño

Párrafo 4: Principiense el párrafo con las palabras "En tiempo de paz..." Agréguese lo siguiente: "Se reservan los derechos del Estado ribereño a establecer las medidas oportunas en tiempo de guerra o cuando se considere amenazado por ella o con arreglo a sus derechos y obligaciones como Miembro de las Naciones Unidas".

Artículo 19: Deberes de los buques extranjeros durante el tránsito

Dése al párrafo inicial y a los incisos a), b), c), d), y e) el carácter de párrafo 1; añádase después del inciso e) lo siguiente, en calidad de párrafo 2:

"Los buques submarinos están obligados a navegar por la superficie."

Observaciones: Esta disposición se encuentra en el texto actual en el artículo 25 referente al paso de los buques de guerra. Sin embargo, el paso de submarinos no militares, como por ejemplo los que pueden usarse para finalidades científicas o de otra naturaleza es una eventualidad no prevista por el párrafo 3 del actual artículo 25. Como este artículo en su conjunto debe entenderse en función de los artículos 16 a 19, sería preferible suprimir del artículo 25 el párrafo relativo a los submarinos y añadirlo al artículo 19. Dentro de las disposiciones cuya inclusión en el artículo 25 se sugiere más adelante, se dejan en vigor otras restricciones que existen sobre el paso de submarinos por ciertas zonas, ya que los artículos provisionales no pueden cambiar tales restricciones.

Artículo 20: Gravámenes impuestos a los buques extranjeros

Párrafo 2: Suprímense las palabras "prestados a dicho buque".

Añádase el siguiente párrafo: "Queda reservado el derecho del Estado ribereño a pedir y obtener información sobre la nacionalidad, tonelaje, destino y procedencia de los buques que pasan con el objeto de facilitar la percepción de gravámenes."

Observaciones: La redacción actual de este párrafo está en contradicción con los regímenes que se encuentran en vigor en varias partes del mundo. Al suprimir las palabras "prestados a dicho buque" se dará mayor elasticidad al texto, permitiendo así su aplicación de varias maneras con arreglo a acuerdos internacionales u otras formas de precedente establecido. La adición del tercer párrafo es también necesaria en vista de las prácticas existentes.

Artículo 23: Buques del Estado explotados con fines comerciales

Después de las palabras "... son igualmente aplicables a los buques ..." añádase la expresión "no armados".

Artículo 25: Paso (buques de guerra)

Observaciones: En opinión de las autoridades turcas, el párrafo 2 del texto actual tendrá que ser objeto de una redacción diferente para que concuerde con normas vigentes de derecho internacional en relación con el paso inocente de los buques de guerra a través de los estrechos.

En el informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en 1955 se menciona el hecho de que "el artículo no afecta a los derechos de los Estados que dimanen de una Convención que regule el paso a través del estrecho a que dicha Convención se refiera"²⁵ Sin embargo, habiendo tomado nota de este aserto, las autoridades turcas consideran que el párrafo aún no describe en forma exacta y realista la práctica que hoy rige efectivamente en lo que respecta al paso inocente de los buques de guerra a través de los estrechos.

En primer lugar, los párrafos 2 y 3 del artículo se contradicen. En efecto, puede interpretarse que el párrafo 2 en su forma actual implica que, con excepción de los casos sujetos a un procedimiento diferente en virtud de convenciones internacionales, el paso inocente de los buques de guerra a través de los estrechos es en general completamente independiente de toda consideración relativa a la seguridad y al bienestar del Estado ribereño, el cual "no puede poner ninguna clase de obstáculos" a dicho paso. En oposición a esta afirmación, el párrafo 3 estipula que "los buques de guerra submarinos están obligados a navegar por la superficie", con lo cual se admite que la seguridad del Estado ribereño no puede pasarse por alto. Admitido así un principio que refleja en forma más exacta las prácticas actuales, resta aún determinar si la navegación de los submarinos por la superficie es la única regla que condiciona el paso inocente de los buques de guerra a través de los estrechos. Es sabido que el régimen aplicable a ciertos estrechos excluye completamente el paso de submarinos, naveguen o no por la superficie, excepto en circunstancias especiales claramente definidas por convenciones internacionales. Además, las condiciones especiales de ciertos estrechos han hecho necesario el establecimiento de normas y reglamentaciones especiales sobre el paso inocente de buques de guerra distintos de los submarinos. Para estos casos, por ejemplo, el derecho internacional prescribe ciertas normas que limitan el tonelaje de cada buque de guerra y el de las fuerzas que en conjunto pueden pasar simultáneamente.

Hay también reglas relativas a las horas del día en que se permite el paso y las condiciones generales en que éste puede efectuarse. Las reglamentaciones que acaban de citarse como ejemplo y otras normas aplicables al paso inocente de los buques de guerra a través de los estrechos, muestran claramente que el texto actual del párrafo 2 del artículo 25, no concuerda con las normas vigentes de derecho internacional. En consecuencia, se estima que es necesario estudiar una nueva redacción

del párrafo para que en éste queden recogidos los principios generales que han servido de base a los varios regímenes que actualmente se aplican.

En segundo lugar, por la forma en que está redactado, el artículo es vago en cuanto al hecho de que las disposiciones de los artículos 16 a 19, que son aplicables al paso inocente de buques a través del mar territorial en general, lo son también al paso inocente de buques de guerra a través de los estrechos cuando las aguas de tales estrechos forman parte del mar territorial del Estado ribereño. El derecho del Estado ribereño a exigir una autorización o una notificación previa en algunos casos, según se señala en el párrafo 1, se trata también en forma vaga en el párrafo 2. Al redactar de nuevo este párrafo, es preciso poner especial cuidado en eliminar toda ambigüedad en estas materias.

En tercer lugar, los propios principios generales relativos al paso inocente de buques de guerra a través de los estrechos se basan en diferentes premisas, según que el paso se efectúe en tiempo de paz, en tiempo de guerra, en épocas en que el Estado ribereño se considere amenazado por la guerra o en casos en que existan ciertas condiciones previstas en las disposiciones de la Carta de las Naciones Unidas. Debería agregarse un nuevo párrafo para prever estos casos y situaciones.

Con los comentarios anteriores se pretende lograr una mayor concordancia entre el texto actual del artículo 25, relativo a los principios generales del paso inocente de los buques de guerra a través de los estrechos, y las normas vigentes de derecho internacional. Sin embargo, como el tema es por muchos conceptos de importancia capital y los detalles de aplicación son muy complicados en ciertos casos, se sugiere que, además de redactar de nuevo el artículo en la forma sugerida anteriormente, se añada un nuevo párrafo que se refiera directamente al hecho de que las disposiciones de este artículo no afectarán los regímenes aplicables en virtud de tratados o convenciones internacionales. Son también de señalar las considerables discrepancias que existen entre el texto francés y el inglés del párrafo 2.

Adición de un nuevo artículo:

Añádase el texto siguiente en calidad de artículo 27:

"Ninguna de las disposiciones del artículo anterior podrá interpretarse en forma que afecte a los derechos y obligaciones de los Estados, que dimanen de las estipulaciones de la Carta de las Naciones Unidas."

Observaciones: Si bien el párrafo 2 del artículo 1 se refiere a "las demás normas del derecho internacional", no abarca claramente todos los aspectos implícitos en el texto arriba propuesto. Se considera que es necesario mencionar expresamente las disposiciones de la Carta y las situaciones que puedan presentarse como consecuencia de la aplicación de dichas disposiciones dentro del campo de acción de las Naciones Unidas.

ARTICULOS PROVISIONALES RELATIVOS AL REGIMEN DE ALTA MAR

Artículo 1: Definición de la alta mar

Entre las palabras "... que no pertenezca al mar territorial ..." y las palabras "o a las aguas interiores", insértese lo siguiente: "o a los mares interiores..."

Observaciones: Es necesario incluir los mares inte-

²⁵ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, décimo período de sesiones, Suplemento No. 9, pág. 22.*

riores en este artículo, porque en el texto actual de los artículos provisionales sobre el régimen de alta mar y el régimen del mar territorial no existe una definición o enumeración satisfactoria de las aguas interiores. Si se agregara al texto actual una definición que incluyera los mares interiores, quizás sería posible dejar el artículo 1 tal cual está. Pero mientras no se hagan las modificaciones apropiadas en otras partes del texto, se considera esencial la adición que se sugiere.

Artículo 10: Competencia penal en caso de abordaje

Las autoridades turcas comprenden que la Comisión de Derecho Internacional se ha esforzado en este artículo por encontrar una solución al conflicto y la concurrencia de competencia de autoridades judiciales que pueden producirse como resultado de abordajes o accidentes de navegación similares ocurridos en alta mar. Sin embargo, el texto actual del artículo 10 no parece solucionar el problema satisfactoriamente. No se puede encontrar fundamento jurídico alguno para sustanciar las afirmaciones de este artículo, que están en contradicción con las prácticas vigentes y con la sentencia de la Corte Permanente de Justicia Internacional de 7 de septiembre de 1927, sobre el caso del "Lotus". Además, el texto actual no tiene en cuenta algunos de los principios generales básicos del derecho penal.

Se considera que sobre este tema podrían emprenderse estudios particularmente útiles. Por ejemplo, podría estudiarse la posibilidad de establecer una especie de corte penal internacional para tratar estos casos o de atribuir competencia en este sentido a órganos de jurisdicción internacional ya existentes.

Pero si se deja que la competencia en tales asuntos corresponda a la jurisdicción nacional, el Gobierno de Turquía opina que deben adoptarse las siguientes reglas:

a) En caso de abordaje en alta mar entre buques matriculados en diferentes puertos, se reconocerá competencia judicial y administrativa al Estado cuya autoridad se extienda al puerto de matrícula más próximo al lugar del abordaje.

b) En caso de accidente de la navegación en alta mar (tal como daños a un cable telefónico o telegráfico o a una tubería submarinos), se reconocerá competencia judicial y administrativa al Estado cuya autoridad se extienda sobre el puerto de matrícula del buque, o al Estado cuya autoridad se extienda sobre el país al cual pertenecen los bienes lesionados si éste estuviese más próximo al lugar del accidente.

OBSERVACIONES SOBRE ALGUNAS DISCREPANCIAS IMPORTANTES ENTRE LAS VERSIONES INGLESA Y FRANCESA DE LOS ARTICULOS PROVISIONALES

Hay algunas discrepancias importantes entre las versiones inglesa y francesa de los artículos provisionales que hacen muy difícil interpretar las intenciones de la Comisión. La más importante de ellas es la diferencia de alcance y significado de las versiones inglesa y francesa del párrafo 2 del artículo 25 del régimen del mar territorial. A las palabras "*ne peut entraver le passage inoffensif*" del texto francés corresponden en el inglés "*may not interfere in any way with innocent passage*". Se considera que hay una divergencia de sentido entre estos dos textos. Sin embargo, como las observaciones presentadas anteriormente sobre este artículo se refieren

igualmente a los dos textos, que en opinión de las autoridades turcas deben redactarse de nuevo, se da este ejemplo sólo a manera de indicación para facilitar el trabajo de la Comisión.

24. Unión Sudafricana

Documento A/CN.4/99

A. OBSERVACIONES TRANSMITIDAS EN CARTA DE FECHA 23 DE FEBRERO DE 1956 POR LA MISION PERMANENTE DE LA UNION SUDAFRICANA ANTE LAS NACIONES UNIDAS

[*Texto original en inglés*]

OBSERVACIONES SOBRE EL PROYECTO DE ARTICULOS RELATIVOS AL REGIMEN DEL MAR TERRITORIAL

Capítulo II. Anchura del mar territorial

Artículo 3

El Gobierno de la Unión está de acuerdo con la idea expresada en el cuarto párrafo del comentario de la Comisión en el sentido de que deberá confiarse a una conferencia diplomática la tarea de armonizar las discrepancias acerca de la delimitación del mar territorial entre tres y doce millas, anchura esta última que la Comisión está dispuesta a reconocer como máximo.

Mientras se adopta por acuerdo internacional una regla común — que debe ser obligatoria para todos los Estados Contratantes, sin excepción — el Gobierno de la Unión considera que las reglas enunciadas en el proyecto de artículo 3 representan una solución provisional tan satisfactoria como cabe esperar en las actuales circunstancias.

El Gobierno de la Unión apoya el punto de vista de la Comisión en el sentido de que la anchura del mar territorial no debe pasar de 12 millas.

Artículo 4

El Gobierno de la Unión se atiene al punto de vista expresado en sus observaciones sobre el proyecto de 1954, es decir que, en ciertos casos, el punto de partida que debe tomarse para medir la anchura del mar territorial sea el límite exterior de la línea de rompientes.

Artículo 5

Las enmiendas que se incorporan en el proyecto actual de este artículo parecen mejorar el texto de 1954.

Artículo 7

El párrafo 5 de este artículo expresa que "la disposición del párrafo 4 no se aplicará a las bahías llamadas "históricas"...". En su comentario, la Comisión explica que el "párrafo 5 señala que las disposiciones anteriores no se aplicarán a las bahías llamadas "históricas"".

Es evidente que hay una contradicción, posiblemente una errata, entre el texto del párrafo 5 y el comentario explicativo de la Comisión.

El artículo 7 únicamente sería aceptable para el Gobierno de la Unión en el caso de que se modificara en forma que no dejara lugar a dudas en cuanto a que las bahías llamadas "históricas" han de tratarse como casos *sui generis* y excluirse no sólo de la aplicación de la regla expresada en el párrafo 4, sino también de los criterios establecidos en el resto del artículo.

Tal como está el proyecto, parecería que las bahías

"históricas" que no correspondan a la definición contenida en el párrafo 1 — es decir, si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de la hendidura — pueden perder su condición de bahías. Parece dudoso que ésta haya sido la intención de la Comisión, a juzgar por el proyecto del artículo en general y por sus comentarios explicativos. Bastaría un pequeño cambio en la redacción del párrafo 5 para eliminar toda ambigüedad sobre la condición especial de las bahías históricas, respecto de las cuales el derecho internacional ha reconocido siempre, y debe seguir reconociendo, criterios más elásticos que los establecidos por el artículo 7.

Artículo 10

Se observa que la Comisión no tuvo en cuenta la sugestión del Gobierno de la Unión de modificar el proyecto de 1954 con el objeto de eliminar angostos enclavados de alta mar situados entre el límite exterior del mar territorial de la costa y el de una isla situada a una distancia equivalente al doble de la anchura del mar territorial.

El párrafo 3 del artículo 12 dice que

"si a consecuencia de esta delimitación (del mar territorial en un estrecho que separa a dos o más Estados) quedase una zona de mar de menos de dos millas de anchura completamente encerrada dentro del mar territorial, dicha zona podrá ser asimilada al mar territorial por acuerdo entre los Estados ribereños".

Si bien la analogía no es exacta, se considera que el criterio que inspira esta regla, que según parece es el de que un enclavado aislado de alta mar tendría escaso valor para la navegación, debe aplicarse también a las estrechas zonas de alta mar situadas entre una isla y el continente.

El Gobierno de la Unión se inclina todavía a creer que una modificación del artículo 10 en el sentido que se ha sugerido podría tener un valor práctico.

Artículo 11

El Gobierno de la Unión se atiene al punto de vista expresado en sus observaciones sobre el proyecto de este artículo en 1954, en el sentido de que el punto de partida para delimitar el mar territorial no debe ser el escollo o bajío que emerja intermitentemente y que se encuentre dentro del mar territorial, sino el límite de mar adentro de la línea de rompientes de dicho escollo o bajío.

Se considera que los pequeños cambios de redacción introducidos en este artículo los han mejorado.

Capítulo III. Derecho de paso inocente

El texto de 1954 ha quedado notablemente mejorado con la ordenación de los artículos en la versión actual. Sin embargo, los siguientes puntos requieren observaciones:

Observaciones generales

Se sugiere que en este capítulo se formule una disposición apropiada en virtud de la cual se establezca que los submarinos deben navegar por la superficie al pasar por el mar territorial de un Estado que no sea el propio.

Artículo 19

Este artículo impone a los buques extranjeros que utilicen el derecho de paso, el deber de ajustarse a las leyes y los reglamentos promulgados por el Estado ribereño, especialmente en lo que respecta a las cuestiones especificadas en los incisos a) a e).

Se considera que el nuevo párrafo c) al referirse a los recursos "vivos", mejora el texto de 1954 donde se habla solamente de "productos", un término éste que se presta a variadas interpretaciones. Sin embargo, el Gobierno de la Unión considera que debe hacerse también referencia al deber que tienen los buques extranjeros de respetar las leyes y reglamentaciones del Estado ribereño encaminadas a conservar o proteger los recursos minerales o de otra naturaleza del mar territorial y del lecho y subsuelo del mismo. Podría lograrse este propósito mediante una adición al párrafo c) o por medio de un nuevo párrafo. El Gobierno de la Unión Sudafricana insiste en que si bien la lista contenida en los incisos a) a e) no pretende abarcar todos los aspectos del asunto, el derecho del Estado ribereño a promulgar reglamentaciones para la protección de los recursos minerales o de otra naturaleza en el mar territorial y el deber correlativo de los buques extranjeros de observar tales reglamentaciones, son cuestiones que por su importancia merecen ser incluidas en el texto.

Artículo 21

La disposición del capítulo III ha quedado cambiada en el texto revisado, al introducirse los siguientes títulos:

- A. Normas generales (artículos 16 a 19)
- B. Buques mercantes (artículos 20 a 22)
- C. Buques de los Estados que no sean buques de guerra (artículos 23 y 24)
- D. Buques de guerra (artículos 25 y 26)

En vista de estos títulos especiales, y suponiendo que sea necesario establecer una sección separada para referirse a los buques de los Estados, se sugiere, que en obsequio de la claridad, se cambie el actual título de la sección A, por el siguiente:

"A. Normas generales relativas a toda clase de buques."

Si se acepta esta enmienda, como la sección B se aplica solamente a los "buques mercantes", la palabra "merchant" [mercante] que aparece en el párrafo 1 del artículo 21 [del texto inglés] podría suprimirse*.

De todas maneras no está claro por qué la frase "buque mercante extranjero" se usa en el párrafo 1 y no en el 2 ni tampoco en el artículo 22, en el cual se emplea la expresión "buques extranjeros". Se considera que lo consecuente sería usar la misma expresión en todos los casos pertinentes, a menos que se quiera establecer una distinción entre los buques mercantes y los que no lo son.

Documento A/CN.4/99/Add.1

B. OBSERVACIONES TRANSMITIDAS POR LA MISION PERMANENTE DE LA UNION SUDAFRICANA ANTE LAS NACIONES UNIDAS EN UNA CARTA DE FECHA 12 DE MARZO DE 1956

[Texto original en inglés]

OBSERVACIONES SOBRE LOS ARTICULOS PROVISIONALES REFERENTES AL REGIMEN DE ALTA MAR

Artículo 1

La definición que da este artículo de la alta mar parece buena.

* La palabra "mercante" no figura en el texto español del párrafo 1.

Artículo 2

Ninguna observación.

*Capítulo I. Navegación**Generalidades*

Tal como están redactados, los artículos parecen ser aplicables a los submarinos independientemente de si son o no buques de guerra, sólo cuando navegan en alta mar, "por la superficie". Debería insertarse una disposición especial, en el artículo correspondiente para que las disposiciones del proyecto de código sean siempre aplicables a los submarinos "en" alta mar, tanto si navegan por la superficie como si navegan sumergidos.

Artículo 3

Ninguna observación.

Artículo 4

El Gobierno de la Unión Sudafricana se inclina a pensar, como la Comisión, que la bandera de una organización internacional no puede ser asimilada a la bandera de un Estado, en el sentido de que confiera una jurisdicción exclusiva sobre el buque que la enarbole en alta mar. Estima que el problema de la jurisdicción sobre los buques que naveguen con la bandera de una organización internacional merece un estudio más detenido y, por consiguiente, ve con satisfacción que se haya decidido aplazar su examen.

Artículo 5

El Gobierno de la Unión Sudafricana está de acuerdo con la Comisión en que la fijación de un criterio basado en la nacionalidad del capitán y de la tripulación, para decidir que un buque tiene derecho a enarbolar la bandera de un país determinado, ha de dejarse a los Estados. Si fuese necesario, más adelante, incluir un artículo de esta naturaleza, podría pensarse en una disposición que el Estado en que el buque está matriculado extendiese una autorización al capitán y a determinados tripulantes o validase las autorizaciones extendidas por otro Estado. Este sistema ha dado buenos resultados en materia de aviación civil.

Respecto del inciso *c*) del párrafo 2, se estima que para que un buque pueda matricularse en un país determinado, ha de tener su centro principal de actividad en ese país.

Con objeto de ponerlo en armonía con la intención en que se inspiran los incisos *a*) y *b*) del párrafo 2, debería ampliarse el inciso *c*) agregando las siguientes palabras:

"... siempre que más de la mitad de las acciones de dicha sociedad esté inscrita a nombre de nacionales o de personas legalmente domiciliadas en el territorio del Estado interesado y que residan efectivamente en él."

Artículo 6

El principio en que se funda este artículo es aceptable, pero la Comisión podría quizá revisar la redacción para que su significado fuera más claro. Las expresiones "estas nacionalidades" y "ante otros Estados" deberían quizá precisarse.

Artículo 7

Ninguna observación.

Artículo 8

Esto puede ocurrir cuando un buque propiedad de un Estado es explotado con fines comerciales y dedicado a actividades comerciales ordinarias. Aunque dicho buque sea propiedad del Estado y esté realmente empleado en un servicio oficial, no parece conveniente asimilarlo a un buque de guerra y que goce de las inmunidades concedidas a estos últimos. El artículo 8 parece tener intención de comprender a los buques que son propiedad de un gobierno y a los que éste emplea en actividades que no sean de carácter comercial. El artículo debería redactarse de nuevo para aclarar este punto, agregando, por ejemplo, las palabras "que no sea de carácter comercial" después de las palabras "a un servicio oficial".

Artículo 9

Ninguna observación.

Artículo 10

Como la Comisión explica al final de su comentario, este proyecto de artículo tiende a "proteger a los buques y a su personal contra el riesgo de ser perseguidos criminalmente ante tribunales extranjeros, en caso de abordaje ocurrido en alta mar".

El Gobierno de la Unión Sudafricana está de acuerdo con el principio de que no podrá entablarse un procedimiento contra el capitán o contra un tripulante en las circunstancias a que se refiere este artículo, más que por los tribunales del Estado de la bandera del buque o del Estado de que sean nacionales el capitán o el tripulante.

Tal como está redactado, el proyecto de artículo no prevé sin embargo, la posibilidad de que el Estado cuya nacionalidad posee el interesado renuncie a su competencia en favor de otro Estado. Esta renuncia está prevista en la legislación de la Unión Sudafricana y sin duda en la de otros países.

Por consiguiente, el artículo tendría que modificarse agregando, por ejemplo, una frase al final del párrafo 1 que quedara claro que nada impide que un Estado, ya sea de una manera general o para un caso determinado, renuncie a su competencia respecto de sus nacionales que están incurso en responsabilidades penales o disciplinarias, con motivo de un abordaje en alta mar.

Artículos 11 a 13

Ninguna observación.

Artículo 14

En el cuarto párrafo de su comentario, la Comisión explica que los actos perpetrados por una aeronave contra otra aeronave no pueden ser considerados como actos de piratería y añade que, en todo caso, esos actos salen del marco del presente proyecto de artículo.

No se ve claro por qué razón los actos perpetrados por una aeronave contra otra aeronave sobre la alta mar salen del marco de ese proyecto de artículos y están comprendidos en él los actos perpetrados por una aeronave contra un buque. Según el artículo 2, la libertad de la alta mar comprende la libertad de volar sobre ella.

La Comisión, al estudiar el régimen de alta mar, hubiera podido llenar algunas de las lagunas que todo el mundo reconoce que presenta el derecho internacional en cuanto al régimen del espacio aéreo situado sobre la alta mar.

En sus observaciones al artículo 8, el Gobierno de la Unión Sudafricana ha afirmado que un buque que es propiedad de un Estado y está explotado por él, pero que se dedica a actividades comerciales normales no debía, en principio, ser asimilado a un buque de guerra.

Si se asimila a un buque de guerra, dicho buque sólo podrá tener el carácter de buque privado — y, por consiguiente, ser susceptible de perpetrar actos de piratería — en el caso de que la tripulación se amotine (artículo 15).

Pero no existe ningún motivo serio para considerar que un buque propiedad de un Estado y explotado por él, pero dedicado al comercio, sea incapaz de cometer actos de piratería. Esto refuerza la opinión de que dichos buques han de ser asimilados a los buques privados.

En el párrafo que lleva el número 6 de su comentario, la Comisión afirma que "los actos cometidos a bordo de un buque por la tripulación o por los pasajeros y dirigidos contra el buque, contra las personas o contra los bienes que en él se encuentren, no podrán ser considerados como actos de piratería".

Ya se sabe que los pasajeros de un buque pueden cometer robos y actos de violencia de connivencia con buques dedicados a la piratería, que pueden no hallarse en las proximidades. Aunque estos actos, como dice el párrafo 1 del artículo 14, no pueden clasificarse como actos de piratería, cuando son perpetrados por la tripulación, parece posible que actos similares cometidos por los pasajeros de acuerdo con piratas puedan, en ciertas circunstancias, interpretarse en ese sentido.

Artículos 15 a 19

Ninguna observación.

Artículo 20

Este artículo parece necesario a pesar de que da la impresión de que favorece a los buques piratas frente a los Estados que tienen una flota poco importante y unas costas muy extensas. Según el artículo 8, los buques del Estado asimilados a buques de guerra "a los efectos del ejercicio de la jurisdicción en alta mar por parte de cualquier Estado que no sea el de la bandera", tendrían igualmente el derecho de efectuar una presa en caso de piratería.

Hay que observar que no hay ninguna disposición especial para el caso en que la legítima defensa contra la piratería dé lugar a un combate en el que el buque pirata y su tripulación resulten vencidos. En este caso, el capitán del buque contra el cual ha sido perpetrado el acto de piratería tendría el derecho de aprehender al buque pirata y a su tripulación hasta que llegase un buque de guerra o una aeronave militar.

La Comisión podría examinar la conveniencia de insertar una disposición especial para estos casos, que no son raros en los lugares donde existe aún la piratería.

Artículo 21

Se propone que el inciso b) sea ampliado con objeto de que se aplique a toda la alta mar.

La existencia de sospechas fundadas de que un buque se dedica a la trata de esclavos ha de ser una justificación suficiente para poder ejercer el derecho de visita, aun cuando el buque no se halle en una de las "zonas marítimas consideradas como sospechosas por los tratados

internacionales que tienen por objeto la abolición de la trata de esclavos".

El Gobierno de la Unión Sudafricana piensa que todo lo que no sea afirmar la obligación absoluta de indemnizar por los perjuicios que haya sufrido un buque visitado sin motivo justificado, sería contrario al principio de la libertad de la alta mar.

Artículo 22

El Gobierno de la Unión Sudafricana está de acuerdo con la opinión de la Comisión expuesta en el párrafo 3 de su comentario de que no son admisibles las órdenes emitidas por radio. Pero quizá no haya nada que opinar a que se utilice la radio como un medio de señales auxiliar de los demás procedimientos admitidos.

Artículo 23

La Comisión señala que "casi todos los Estados marítimos" han dictado reglamentos para evitar la contaminación de sus aguas interiores y de su mar territorial. El propósito del artículo 23 parece ser el de imponer a los Estados la obligación de dictar disposiciones para evitar también la contaminación de la alta mar. El Gobierno de la Unión Sudafricana estima que, aunque esta intención se desprende del título del artículo y del comentario de la Comisión, en el texto del artículo debería hacerse una referencia a la alta mar.

Artículos 24 y 25

Ninguna observación.

Artículo 26

Para mayor claridad, sería conveniente agregar al final del párrafo 1, las palabras "en esa zona".

Artículos 27 a 30

Ninguna observación.

Artículo 31

Tal como está redactado, este artículo dispone que el Secretario General de las Naciones Unidas, en consulta con el Director General de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación nombrará una Comisión arbitral. De la redacción se desprende que el Secretario General de las Naciones Unidas y el Director General de la FAO serán iguales y no prevé la posibilidad de que no estén de acuerdo sobre las personas que hayan de componer la Comisión. Habría que facultar al Secretario General para que, después de consultar con el Director General, nombrara la Comisión o que se estableciera un procedimiento para el caso de desacuerdo entre el Secretario General y el Director General.

Artículos 32 a 38

Ninguna observación.

25. Yugoslavia

Documento A/CN.4/99/Add.1

OBSERVACIONES TRANSMITIDAS POR CARTA DE FECHA 20 DE MARZO DE 1956 POR LA MISION PERMANENTE DE YUGOSLAVIA EN LAS NACIONES UNIDAS

[Texto original en inglés]

La Secretaría de Estado encargada de las Relaciones

Exteriores de la República Popular Federal de Yugoslavia saluda muy atentamente al Secretario General de las Naciones Unidas y, en relación con su carta LEG 292/9/01 del 24 de agosto de 1955, tiene el honor de comunicarle que la Secretaría de Estado ha estudiado los proyectos de artículos sobre el Régimen de alta mar y sobre el Régimen del mar territorial elaborados por la Comisión de Derecho Internacional en su séptimo período de sesiones, celebrado en Ginebra del 2 de mayo al 8 de julio de 1955 (A/2934).

Con todo respeto por los esfuerzos desplegados por la Comisión de Derecho Internacional y por los resultados que la alcanzado, el Gobierno de la República Popular Federal de Yugoslavia tiene el honor de hacer las siguientes observaciones a los proyectos de artículos referentes al Régimen de alta mar y al Régimen del mar territorial:

I. Régimen de alta mar

Artículo 1

El Gobierno de Yugoslavia propone que se modifique este artículo para que diga lo siguiente:

"A los efectos de estas disposiciones, se entenderá por 'alta mar' la parte del mar que no pertenezca ni a las aguas interiores, ni al mar territorial ni a la zona contigua".

Observaciones

En las disposiciones correspondientes de estos artículos se reconoce el derecho de visita y registro de los buques mercantes de carácter privado en alta mar, e incluso el de sancionar a un buque que navegue bajo dos o más banderas; el derecho de inmunidad de los buques mercantes del Estado, etc.

En los proyectos de artículos referentes a la zona contigua se reconoce al Estado soberano el derecho de ejercer su jurisdicción en caso de infracción de los reglamentos de aduanas, de inmigración, fiscales o sanitarios (véanse *Documentos Oficiales de la Asamblea General, octavo período de sesiones, Suplemento No. 9*).

Incluso si se dispone que el Estado ribereño ejercerá solamente los derechos establecidos en los proyectos de artículos sobre la zona contigua, el Gobierno de Yugoslavia no cree que los derechos reconocidos respecto de la alta mar sean compatibles con los derechos reconocidos a terceros Estados en la zona contigua.

Si se tiene en cuenta el punto de vista de la mayoría de los Estados sobre la pesca en la zona marina contigua al mar territorial, la enmienda queda aún más justificada.

Artículo 3

El Gobierno de Yugoslavia propone que se modifique este artículo insertando la palabra "igual" antes de la palabra "derecho", en vez de la palabra "el".

Observaciones

El Gobierno de Yugoslavia estima que en este artículo se debe hacer resaltar que todas las banderas son iguales en alta mar, para evitar que se reivindicquen derechos históricos.

Esta enmienda está en consonancia con el espíritu de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 4

El Gobierno de Yugoslavia estima que la expresión "tratados internacionales" es confusa, ya que no indica claramente si se refiere a tratados concertados entre dos o más partes interesadas o si se refiere a tratados concertados bajo los auspicios de las Naciones Unidas o a ambos.

Para el Gobierno de Yugoslavia, la expresión "tratados internacionales" significa tratados concertados bajo los auspicios de las Naciones Unidas, pero esto debe quedar puntualizado.

En cuanto al derecho de los buques a navegar bajo el pabellón de las Naciones Unidas, el Gobierno de Yugoslavia cree que este derecho se debería reconocer a los buques de las Naciones Unidas o de sus organismos especializados, siempre que naveguen a su servicio.

Artículo 5

El Gobierno de Yugoslavia propone que se modifique este artículo para que diga lo siguiente (primer párrafo):

"Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para que un buque pueda obtener su nacionalidad y navegar bajo su bandera, salvo cuando estos artículos dispongan lo contrario. De todos modos, para que el carácter nacional del buque sea reconocido por otros Estados, será necesario:"

Los puntos 1 y 2 no varían.

Añádase un punto 3 que diga lo siguiente:

"3. Que el fletador sea nacional del Estado de que se trate o una persona jurídica constituida con arreglo a lo dispuesto en las leyes del Estado de que se trate y que resida efectivamente en el territorio del Estado."

Observaciones

En algunos países, la ley admite la posibilidad de que los buques adquiridos en el extranjero sean matriculados temporalmente en el registro del consulado del país bajo cuya bandera naveguen. Por consiguiente, el Gobierno de Yugoslavia cree que deben suprimirse las palabras "detró de su territorio".

En algunos países, la ley dispone que los buques extranjeros deben matricularse en el registro del país. El Relator Especial, Sr. J. P. A. François, indica acertadamente que, según la legislación de Yugoslavia, los buques mercantes extranjeros se han de matricular en el registro de Yugoslavia. No obstante, el Gobierno de Yugoslavia cree que el Relator Especial, Sr. J. P. A. François, considera equivocadamente que Yugoslavia no es un Estado ribereño (A/CN.4/SR.326, párr. 1).

En la República Popular Federal de Yugoslavia, los buques empleados para fines comerciales son propiedad colectiva del pueblo o propiedad de organizaciones cooperativas o de particulares, nacionales de la República Popular Federal de Yugoslavia.

La propiedad colectiva del pueblo difiere de la propiedad del Estado por su título y por su naturaleza, y no corresponde al concepto de propiedad del Estado que dan las leyes de otros países. Con objeto de facilitar la formulación de normas aceptables para todos los países, el Gobierno de Yugoslavia está dispuesto a aceptar, a los efectos de estas normas, la expresión "propiedad del Estado" para los buques que son propiedad colectiva del pueblo y se emplean para fines comerciales.

El Gobierno de Yugoslavia cree que debería examinarse si hay equivalencia entre el término "siège effectif" empleado en francés y el término "registered office" empleado en el texto inglés del párrafo 2 c) del artículo 5.

Artículo 6

El Gobierno de Yugoslavia propone que se modifique el artículo 6 añadiendo un nuevo párrafo que diga lo siguiente:

"El buque que navegue sin bandera o con bandera usurpada podrá ser también asimilado por otros Estados a los buques sin nacionalidad."

Observaciones

Los proyectos de artículos no reglamentan el caso de los buques que naveguen sin bandera o con bandera usurpada. El Gobierno de Yugoslavia estima que se trata de una cuestión importante y que debe ser reglamentada.

Artículo 6 bis

El Gobierno de Yugoslavia propone que se apruebe un nuevo artículo que diga lo siguiente:

"1. Un buque deberá cambiar la bandera del Estado en que se haya matriculado por la bandera de otro Estado si se cumplen totalmente las condiciones prescritas en el artículo 5 de estas disposiciones.

"2. El Estado en que se haya matriculado el buque cancelará la matrícula dentro de un plazo de 90 días a contar de la fecha en que se formule la correspondiente petición siempre que se cumplan todas las condiciones prescritas en el artículo 5 de las normas y que sobre el buque no pese hipoteca ni gravamen de ningún género. Esto no afectará al derecho del Estado en que se halle matriculado el buque a tener una opción de compra si la legislación del Estado interesado admite esta prioridad.

"Hasta que se haya cancelado la matrícula del buque o hasta que haya transcurrido el plazo de 90 días, el buque navegará con la bandera del Estado cuyo registro se haya de cancelar.

"3. Si el Estado interesado no cancela la matrícula dentro de los 90 días a contar de la fecha de la petición, ni ha ejercido en dicho plazo su derecho de opción para adquirir el buque, el otro Estado podrá autorizar la inscripción del buque en su registro y reconocerle el derecho de navegar con su bandera si se cumplen totalmente las condiciones prescritas en el artículo 5 de estas normas y si sobre el buque no pesa ninguna hipoteca ni gravamen.

"La inscripción y el cambio de bandera tendrán efectos legales en todos los demás Estados."

Observaciones

La legislación de algunos países, entre ellos Yugoslavia, estipula que un buque de propiedad extranjera no puede ser matriculado en el Estado interesado sin cancelar su matrícula anterior. En varios tratados bilaterales hay disposiciones análogas. Por otra parte, las leyes de algunos Estados dificultan la cancelación. También hay algunos Estados cuyas leyes no supeditan la nueva matrícula a la cancelación previa de la matrícula anterior.

La diversidad de soluciones dadas a este problema en diversos países es, en opinión del Gobierno de Yugoslavia, la causa de que se utilicen abanderamientos fic-

tivos, lo que disminuirá considerablemente si se aprueba este artículo.

Artículo 7

El Gobierno de Yugoslavia propone que se modifique el párrafo 2 añadiendo, después de las palabras "los que", las palabras "llevan signos visibles de su carácter de buques de guerra y".

Observaciones

Los artículos 3 y 4 de la Convención de La Haya de 1907, que tratan de la transformación de buques mercantes en buques de guerra, y de los cuales la Comisión de Derecho Internacional ha tomado la definición de buque de guerra, al enumerar las características fundamentales de un buque de guerra citan en primer lugar sus signos distintivos.

Artículo 9

El Gobierno de Yugoslavia propone que la segunda frase diga lo siguiente:

"Estas normas no han de estar en contradicción con las normas vigentes para la protección de la vida humana en el mar, aceptadas por la mayoría de los Estados Miembros de las Naciones Unidas."

Observaciones

La enmienda propuesta es análoga en su forma al texto empleado por la Comisión de Derecho Internacional en el artículo 23 del proyecto.

En opinión del Gobierno de Yugoslavia, las normas "aceptadas internacionalmente para los buques que constituyen la mayor parte del tonelaje de los que participan en la navegación en alta mar" no pueden servir de base para determinar qué artículo sobre la protección de la vida humana en el mar será aplicable; las normas admitidas por la mayor parte de los Estados han de ser consideradas como normas de derecho internacional.

Además de haber ratificado la convención internacional sobre la protección de la vida humana en el mar, Yugoslavia ha adoptado en su legislación las disposiciones del anexo B de dicha convención y ha establecido sanciones incluso contra los buques extranjeros que las infrinjan en aguas yugoslavas.

Según los datos de que dispone el Gobierno de Yugoslavia, cuarenta y nueve Estados han firmado o ratificado el anexo B, lo que significa que sus disposiciones han sido aceptadas como normas internacionales por la mayoría de los Estados. Dada su finalidad, es difícil imaginar que un Estado Miembro de las Naciones Unidas no quiera aceptar estas normas. Por otra parte, es evidente que si los Estados Miembros de las Naciones Unidas adoptan estas normas en sus respectivas legislaciones, los Estados no miembros que participan en el comercio internacional se verán obligados a aceptar las normas internacionales sobre la protección de la vida humana en el mar.

Artículo 10

El Gobierno de Yugoslavia propone que se modifique el párrafo 1 como sigue:

1. Añádase al título la expresión "o de cualquier otro accidente de navegación".

2. Añádase la expresión "o en cualquier otro acci-

dente de navegación ” después de las palabras ” que haya participado en el abordaje ”.

3. En el párrafo 1, póngase el punto final después de las palabras ” en que prestaban servicio ”.

4. Suprímense las palabras ” o ante las del Estado de que sean nacionales ” y en su lugar insértese un nuevo párrafo que contenga las disposiciones del artículo 3 de la convención internacional para la unificación de ciertas normas sobre la competencia penal en materia de abordaje y otros incidentes de la navegación, firmada en Bruselas el 10 de mayo de 1952, que dice lo siguiente:

” Ninguna de las disposiciones de esta Convención podrá impedir que un Estado permita que sus autoridades, en caso de abordaje u otro accidente de navegación, entablen las acciones correspondientes respecto de los certificados de competencia o de las licencias expedidas por dicho Estado o persigan a sus nacionales por los delitos cometidos a bordo de un buque que enarbole la bandera de otro Estado ”.

Observaciones

La competencia en cuestiones penales y disciplinarias no se aplica únicamente al abordaje sino también a los demás accidentes de la navegación. Por esta razón, el Gobierno de Yugoslavia cree que debería enmendarse el proyecto en la forma propuesta. Sin la enmienda, el texto del proyecto podría muy bien ser interpretado en el sentido de que el capitán o los tripulantes del buque son responsables únicamente del abordaje y no de los demás accidentes de la navegación, o de que los demás accidentes de navegación no están reglamentados en derecho internacional. Del texto del párrafo 1 no se deduce claramente si es competente el tribunal del país bajo cuya bandera navega el buque, o el del Estado del que sea nacional la persona interesada, ni si la competencia de un tribunal excluye la de los demás. No hay duda de que esto se resuelve insertando las disposiciones del párrafo 3 de la convención internacional antedicha.

El Gobierno de Yugoslavia, por su parte, es partidario de la competencia de ambos tribunales.

Artículo 11

El Gobierno de Yugoslavia propone que este artículo se modifique como sigue:

1. Después de la palabra ” abordaje ” en la segunda frase añádanse las palabras ” o de cualquier otro accidente de navegación ”.

2. Añádase otro párrafo que diga lo siguiente:

” También estará obligado, dentro de sus posibilidades, a comunicar al otro buque el nombre del suyo, de su puerto de matrícula y del puerto más próximo en que hará escala ”.

Observaciones

El Gobierno de Yugoslavia estima que el capitán del buque está obligado a prestar la misma ayuda en caso de cualquier otro accidente de navegación, y no está convencido de que este caso esté previsto en el proyecto.

El Gobierno de Yugoslavia opina que la Comisión debe aceptar al párrafo 1 del artículo 8 de la convención internacional para la unificación de ciertas normas sobre la competencia penal en materia de abordaje y sobre la ayuda y salvamento en el mar (Bruselas 1910) y que debe también insertar el párrafo 2.

El Gobierno de Yugoslavia cree que esa disposición puede tener gran valor práctico. Si un buque que ha sufrido un abordaje o cualquier otro accidente de navegación no puede continuar navegando y su tripulación y sus pasajeros son recogidos por el buque que lo ha abordado o por cualquier otro buque, debería darse a la tripulación del buque dañado la oportunidad de informar a las autoridades de su país del nombre y del puerto de matrícula del buque que la ha recogido y del puerto adonde se dirige, para que otro buque del país interesado pueda recoger a los pasajeros y a la tripulación del buque dañado en el lugar más apropiado.

Artículo 15

El Gobierno de Yugoslavia propone que después de las palabras ” buque de guerra ” se añadan estas otras: ” o de cualquiera de los buques mencionados en el artículo 8 ”.

Observaciones

Si los actos de piratería cometidos por un buque de guerra se asimilan a los actos de piratería cometidos por un buque de carácter privado, no hay razón para no considerar como tales a los cometidos por un buque que, por lo que se refiere a inmunidad en alta mar, está asimilado a los buques de guerra.

Artículo 21

El Gobierno de Yugoslavia estima que de la misma manera que se protege la libertad de navegación en alta mar, se ha de proteger también el orden internacional. Hay que evitar que los buques de guerra dejen de ejercer el derecho de visita por haberse impuesto sanciones demasiado severas. Es necesario estudiar la posibilidad de insertar una disposición que libere al buque de guerra del *damnum emergens* si contra él no puede aducirse el *dolus* o la *culpa lata*.

Artículo 22

El Gobierno de Yugoslavia propone que para que el texto quede más claro se añadan las palabras ” o en la zona contigua ” después de las palabras ” mar territorial ” en los párrafos 1 y 2.

Artículo 25

El Gobierno de Yugoslavia propone que se modifique este artículo añadiendo dos párrafos que digan lo siguiente:

” 2. Las medidas que adopte se basarán en conclusiones científicas o de índole equivalente y no entrañarán discriminación alguna contra los pescadores extranjeros.

” 3. Si otros Estados interesados no aceptaran estas medidas, cualquiera de las partes podrá acudir al procedimiento previsto en el artículo 29 de estas normas.”

Observaciones

La pesca en alta mar gana importancia cada día como fuente de alimentos y de otros recursos necesarios para la humanidad. Por ello, el Gobierno de Yugoslavia opina que sería necesario que las medidas que se adopten se basen en conclusiones científicas o de índole semejante para evitar la destrucción de los recursos vivos del mar.

Artículo 26

El Gobierno de Yugoslavia propone que al final del párrafo 1 se añada lo siguiente: "Las medidas que se adopten no deberán ser incompatibles con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 25".

Las observaciones al artículo 25 valen también para este artículo.

Artículo 27

Debe modificarse el párrafo 2 del artículo 27, poniendo artículo 29 en lugar de artículo 31. Suprímase la última frase del párrafo 2 del artículo 27, que dice: "Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 32... decisión arbitral".

Se proponen estas modificaciones porque, como se verá más adelante, se cambia el orden de los artículos que siguen.

El Gobierno de Yugoslavia propone que se modifique el orden de los artículos, de manera que el artículo 30 pase a ser el 28, el artículo 31 pase a ser el 29, el artículo 33 pase a ser el 30, los artículos 28 y 29 pasen a ser el 31; y que se suprima el artículo 32.

Los siguientes artículos se examinan según el nuevo orden propuesto.

Artículo 28

Debido al cambio de numeración de los artículos, el Gobierno de Yugoslavia propone que en el párrafo 2 se diga "artículo 29" en vez de "artículo 31".

Artículo 29 (antes artículo 31)

El Gobierno de Yugoslavia propone que se modifique este artículo para que diga:

1. En el primer párrafo póngase "y" entre los números "27" y "28", y suprímase "29 y 30".

2. En el párrafo 2, póngase "tres" en vez de "cuatro o de seis", y póngase "dos especialistas en derecho internacional" en vez de "un especialista en derecho internacional".

Observaciones

Hay que omitir "29 y 30" a causa del cambio de numeración de los artículos.

El Gobierno de Yugoslavia opina que en caso de conflicto no habrá que tener sólo en cuenta el aspecto técnico de la cuestión sino también las cuestiones jurídicas, por lo que es partidario de que haya tres expertos en materia de conservación de los recursos vivos del mar y dos especialistas en derecho internacional.

Artículo 31 (antes artículos 28 y 29)

El Gobierno de Yugoslavia propone que la Comisión resuelva la cuestión del derecho de los Estados ribereños de regular la protección de los recursos vivos en cualquier parte del mar adyacente a su mar territorial, al mismo tiempo que la cuestión de la anchura del mar territorial, de la zona contigua y de la plataforma continental.

Si la Comisión no acepta esta propuesta, el Gobierno de Yugoslavia sugiere que los artículos 28 y 29 se refundan en uno solo, que sería el artículo 31 y diría lo siguiente:

"1. Un Estado ribereño podrá, en cualquier parte de la alta mar contigua a su mar territorial, adoptar

unilateralmente medidas para reglamentar y fiscalizar la explotación de los recursos vivos en esa parte del mar hasta una distancia de 12 millas marinas, contadas desde la línea de base de su mar territorial. Si una parte de la alta mar adyacente a los mares territoriales de dos o más Estados cuyas costas se hallen una frente a otra tuviere menos de 24 millas marinas, el límite de la parte de la alta mar en la que un Estado puede adoptar unilateralmente medidas para reglamentar y fiscalizar la explotación de los recursos vivos del mar será, si no hay acuerdo entre dichos Estados, la línea geométrica cuyos puntos equidisten de la línea exterior del mar territorial de cada Estado interesado.

"2. Las diferencias que pudieran surgir entre Estados ribereños acerca de la aplicación de lo dispuesto en este párrafo serán resueltas mediante arbitraje a petición de cualquiera de ellos, si no se han resuelto por vía diplomática."

Observaciones

El Gobierno de Yugoslavia opina que sería mejor resolver la cuestión de que trata este párrafo al mismo tiempo que la de la anchura del mar territorial, de la zona contigua y de la plataforma continental. Cualquier intento de resolver por separado estas cuestiones sólo serviría para complicar el problema y para dificultar la solución.

En la modificación propuesta, las palabras "a sus costas" se sustituyen por las palabras "su mar territorial", ya que la alta mar es adyacente al mar territorial de un país y no a su costa. La enmienda propuesta está de acuerdo con la expresión empleada por la Comisión en sus disposiciones sobre la zona contigua.

La distancia de 12 millas se ha tomado de la disposición sobre la zona contigua aprobada por la Comisión de Derecho Internacional. El Gobierno de Yugoslavia no insiste en que adopte la distancia de 12 millas, pero estima que la distancia que se adopte ha de fijarse con precisión.

El Gobierno de Yugoslavia cree que la Comisión, al reglamentar la conservación de los recursos vivos del mar, impone condiciones más severas a los Estados ribereños que a los demás Estados, en lo que se refiere a las partes de la alta mar que no son adyacentes al mar territorial de un país. El Gobierno de Yugoslavia opina que en cuanto a la parte de la alta mar adyacente a su mar territorial, se ha de conceder más libertad a los Estados ribereños que a los demás Estados, si no se encuentra una solución aceptable para la anchura del mar territorial, la de la zona contigua y la de la plataforma continental, así como para la naturaleza y alcance de los derechos de los Estados ribereños en dicha zona.

Antiguo artículo 32

Como el artículo 31 contiene disposiciones sobre el arbitraje en caso de que surja un conflicto con motivo de su aplicación, el Gobierno de Yugoslavia propone que se suprima el artículo 32.

Artículo 36 (antes artículo 38)

El Gobierno de Yugoslavia propone que este artículo se modifique poniendo una coma en vez del punto final y añadiendo lo siguiente: "a condición de que los propietarios del buque hayan tomado todas las medidas de precaución razonables".

Observaciones

Los cables y las tuberías submarinas están indicados en las cartas marinas y todo cambio se publica en el periódico oficial de la marina. Por lo tanto, los propietarios de buques pueden perfectamente saber dónde están situados los cables y las tuberías. Si, a pesar de todo, el propietario de un buque decide hacer en esta parte del mar algo que pueda dañar a un cable o al buque, el Gobierno de Yugoslavia opina que no ha de ser indemnizado aunque el buque haya sufrido daños para no causarlos a un cable o a una tubería submarina.

II. *Régimen del mar territorial**Artículo 1*

El Gobierno de Yugoslavia propone que se modifique este artículo añadiendo en el párrafo 1 las palabras "o a sus aguas interiores" después de la palabra "costas" y suprimiendo en el párrafo 2 las palabras "y por las demás normas del derecho internacional".

Observaciones

El mar territorial no es siempre adyacente a la costa. El mar territorial es adyacente a las aguas interiores, cuando las hay.

Los Estados ribereños tienen el mismo derecho de soberanía sobre su mar territorial que sobre las demás partes de su territorio nacional, y han de respetar el derecho de paso inocente aplicando sus leyes y las normas vigentes del derecho internacional.

El Gobierno de Yugoslavia cree que en estos artículos se enumeran todos los derechos de que hoy, según las normas del derecho internacional generalmente reconocidas, gozan los buques de un Estado mientras atraviesan el mar territorial de otro.

El Gobierno de Yugoslavia estima también que cuando se codifiquen estas normas deberá evitarse toda limitación de soberanía debida a disposiciones que no estén incluidas en ellas, tanto más cuanto que la finalidad de la codificación es reglamentar completamente una cuestión.

Esto queda aún más justificado si se tiene en cuenta que hay diversas opiniones sobre lo que admite el derecho internacional. Por consiguiente, el Gobierno de Yugoslavia propone que se supriman las palabras "y por las demás normas del derecho internacional".

Si la Comisión juzga que, además de los derechos enumerados, los buques extranjeros han de gozar de otros derechos en el mar territorial de otro Estado, a juicio del Gobierno de Yugoslavia sería mejor enunciar esos derechos en los artículos correspondientes.

Artículo 3

El Gobierno de Yugoslavia no considera lo dispuesto en este artículo como una nueva norma, sino simplemente como una declaración de que los diversos Estados siguen prácticas distintas.

Si se analizan cuidadosamente las conclusiones de la Comisión, así como sus comentarios y los debates de sus sesiones, se ve que para la Comisión la anchura de tres millas es la única jurídicamente válida para el mar territorial desde el punto de vista del derecho internacional.

El Gobierno de Yugoslavia estima que esta conclusión

de la Comisión no responde ni a las normas vigentes del derecho internacional, ni al desarrollo histórico del derecho internacional en esta esfera.

Los documentos históricos prueban que la anchura de 4 a 6 millas ha precedido, para el mar territorial, a la anchura de 3 millas.

Ya en el siglo XVII, Suecia fijó en una legua alemana (4 millas) el límite de la zona aduanera.

En 1736, Gran Bretaña fijó el límite de la zona aduanera en 6 millas.

Dinamarca y Noruega, en 1745, fijaron el límite del mar territorial en 4 millas.

España, en 1760, fijó la anchura del mar territorial en 6 millas.

La anchura de 3 millas para el mar territorial aparece por vez primera en una nota del Departamento de Estado de fecha 8 de noviembre de 1793, dirigida a las Legaciones de Gran Bretaña y de Francia y relacionada con la neutralidad americana.

Gran Bretaña no fijó la anchura del mar territorial en 3 millas hasta 1878.

En 1912, Rusia fijó la anchura del mar territorial en 12 millas.

Las conclusiones de la Comisión no están de acuerdo ni siquiera con los intentos que hasta ahora se han hecho para formular normas generales sobre la anchura del mar territorial.

A fines del siglo XIX, el Instituto de Derecho Internacional propuso para el mar territorial la anchura de 6 millas.

En el Congreso Internacional de Pesca, celebrado en Bergen, en 1898, se aprobó por 43 votos contra 4 una resolución en la que se decía que, en interés de la pesca marina, la anchura del mar territorial debería fijarse en 10 millas, o en 6 millas.

En la Conferencia de La Haya de 1930 participaron 35 Estados; la URSS envió un observador. Diecisiete de los Estados participantes pidieron que la anchura del mar territorial fuera de más de 3 millas. Dinamarca, que la había fijado en 4 millas, se abstuvo de votar; ocho Estados aceptaron una anchura de 3 millas para el mar territorial, siempre que se les reconociera la inspección y la jurisdicción en una faja de alta mar adyacente al mar territorial; sólo 9 Estados pidieron que la anchura fuese de 3 millas. Por lo tanto, en 1930, veintiséis de los 35 Estados representados no estaban de acuerdo con la anchura de 3 millas para el mar territorial. Hay que añadir que varios Estados latinoamericanos, que han fijado una anchura superior a 3 millas, no participaron en la Conferencia.

Por las actas de la Comisión de Derecho Internacional se puede ver que sólo la cuarta parte de los Estados Miembros de las Naciones Unidas han fijado en 3 millas la anchura de su mar territorial, y que tres cuartas partes de ellos han establecido una anchura de más de 3 millas. Después de la reciente admisión de nuevos Estados en las Naciones Unidas, la proporción de Estados que han fijado en 3 millas la anchura de su mar territorial parece ser aún más reducida.

Para que una norma se convierta en norma de derecho internacional es necesario que todos los Estados la acepten y que la consideren obligatoria.

El Gobierno de Yugoslavia opina que la anchura de 3 millas para el mar territorial, que es de fecha más reciente que la de 4 a 6 millas y no es reconocida por las tres cuartas partes de los Estados Miembros de las Naciones Unidas, no puede ser considerada como una norma de derecho internacional.

Teniendo todo esto en cuenta, el Gobierno de Yugoslavia considera que la declaración: "que el derecho internacional no exige que los Estados que han fijado la anchura de su mar territorial en 3 millas acepten una anchura superior a 3 millas para el mar territorial", se ajustaría mejor a la situación actual.

Hay que establecer una distinción entre "3 millas" como regla y "3 millas" como número contenido en un número mayor de tres. Un derecho "menor" contenido en un derecho "mayor" puede ser un derecho sin ser una norma.

Por último, el Gobierno de Yugoslavia opina que la Comisión, al fijar la anchura del mar territorial, se ha apartado de la costumbre de la mayoría de los Estados y de la opinión de la Corte Internacional de Justicia, según la cual la fijación del límite del mar territorial es un acto unilateral que corresponde a los Estados.

Artículo 5

El Gobierno de Yugoslavia propone que se modifique este artículo añadiendo, después del párrafo 1, otros dos párrafos, con lo que el antiguo párrafo 2 pasaría a ser el párrafo 4.

"2. Si un grupo de islas (archipiélago) se halla situado frente a la costa, se aplicará el método de las líneas de base recta que unan los puntos apropiados de las islas situadas frente a la alta mar. Se considerará como aguas interiores la parte del mar que quede encerrada entre esas líneas, las islas y la costa del continente."

"3. Si lo dispuesto en el párrafo 2 de este artículo no pudiera aplicarse al grupo de islas (archipiélago) debido a la gran distancia que las separase del continente, se aplicará el método de líneas de base que unan los puntos apropiados de la costa situada frente a la alta mar. La parte del mar que quede encerrada entre estas líneas y las islas será considerada como aguas interiores del archipiélago."

4. El párrafo 2 pasa a ser párrafo 4.

Observaciones

El Gobierno de Yugoslavia piensa que estas enmiendas están en armonía con lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo y resuelven la cuestión de los grupos de islas situados frente a la costa y de los grupos de islas situados lejos del continente.

Artículo 7

El Gobierno de Yugoslavia se reserva el derecho de formular más adelante observaciones sobre este artículo.

Artículo 14

El Gobierno de Yugoslavia propone que se modifique esta artículo suprimiendo la siguiente frase:

"a falta de acuerdo entre dichos Estados y salvo que circunstancias especiales justifiquen otra delimitación."

Observaciones

Las normas vigentes del derecho internacional no admiten que las "circunstancias especiales" sean una razón para reducir la anchura del mar territorial de un Estado en beneficio de otro Estado cuya costa esté situada frente a la del primero. Además de esto, la existencia de "circunstancias especiales" es una fórmula demasiado imprecisa que introduciría un factor de incertidumbre en una regla precisa del derecho internacional. En consecuencia, sobra la frase "y salvo que circunstancias especiales justifiquen otra delimitación". Después de lo cual la frase "a falta de acuerdo entre dichos Estados" es completamente superflua.

Artículo 15

El Gobierno de Yugoslavia propone que se modifique este artículo suprimiendo la frase "a falta de acuerdo entre dichos Estados y salvo que circunstancias especiales justifiquen otra delimitación".

La observación hecha con motivo de la enmienda al artículo 14 vale para este artículo.

El defecto común a los artículos 16 a 19 es que con ellos los intereses de los buques extranjeros navegando en aguas territoriales prevalecen sobre los intereses de los Estados ribereños. El Gobierno de Yugoslavia expuso ya su opinión sobre esta cuestión en las observaciones al artículo 1 y, por lo tanto, se limitará a destacar algunos defectos concretos de estos artículos.

La importancia predominante que da la Comisión a los buques extranjeros sobre los derechos e intereses de los Estados ribereños se refleja también en el orden de los artículos. En lugar de estipular primero los derechos de los Estados ribereños y a continuación sus deberes, la Comisión ha hecho lo contrario. El Gobierno de Yugoslavia estima que sería más lógico que el artículo 19 pasase a ser el artículo 17, y viceversa, lo que estaría más en armonía con el derecho de soberanía de un Estado ribereño sobre el mar territorial. En este orden se analizan a continuación dichos artículos.

Artículo 16

El Gobierno de Yugoslavia propone que se modifique este artículo de la manera siguiente:

1. El párrafo 4 pasará a ser el párrafo 3 y viceversa.
2. El párrafo 4 dirá lo siguiente:

"El paso es inocente cuando el buque no utiliza el mar territorial para preparar, intentar o cometer actos perjudiciales para la seguridad o el orden público del Estado ribereño, o cuando no infringe sus reglamentos de aduanas y de sanidad, no perjudica otros intereses, o no pone en peligro la seguridad de la navegación."

Observaciones

La última frase del párrafo 3 del Proyecto puede dar la impresión de que esas disposiciones son las únicas que reglamentan la soberanía de un Estado ribereño sobre el mar territorial y que sólo es ilegal lo que es contrario a ellas. A juicio del Gobierno de Yugoslavia, un Estado ribereño ejerce la soberanía sobre el mar territorial según sus propias leyes. Si un acto cometido por un buque extranjero dentro del mar territorial es contrario a estos artículos, no podrá ser calificado como delito si no lo está en la legislación del Estado ribereño. El Gobierno de

Yugoeslavia opina que deben suprimirse las palabras "o contrarios a las presentes disposiciones".

El Gobierno de Yugoeslavia cree también que la limitación de la soberanía de un Estado ribereño mediante fórmulas imprecisas no es la mejor manera de codificar el derecho internacional. Por consiguiente, deben suprimirse también las palabras "o a otras disposiciones del derecho internacional". Como a veces se intenta presentar como norma de derecho internacional lo que no lo es, el Gobierno de Yugoeslavia cree que añadir las palabras: "o a otras disposiciones del derecho internacional" en éste o en cualquier otro artículo equivaldría únicamente a introducir un factor de incertidumbre y de imprecisión.

Como la definición de "paso" que se da en el párrafo 4 es diferente de la del párrafo 2, que también puede resultar peligrosa, el Gobierno de Yugoeslavia cree que lo mejor sería que el párrafo 4 pasase a ser párrafo 3 y viceversa. Opina que no se puede hablar de paso inocente cuando un buque extranjero emplea el mar territorial para preparar o para intentar cometer un delito. El Gobierno de Yugoeslavia cree también que debería definirse con más detalle el "paso inocente".

Artículo 17 (artículo 19 del Proyecto)

El Gobierno de Yugoeslavia propone que se modifique este artículo para que diga lo siguiente:

"Los buques extranjeros que utilizan el derecho de paso inocente por el mar territorial deberán ajustarse a las leyes y reglamentos promulgados por el Estado ribereño, a menos que se disponga otra cosa en estas normas, especialmente en lo que respecta:

- a) A enarbolar la bandera nacional;
- b) A seguir las rutas de navegación internacional establecidas;
- c) A cumplir los reglamentos de orden público y seguridad, así como los reglamentos de aduanas y de sanidad."

Los incisos a) a e) pasarán a ser incisos d) a h).

Por las razones expuestas en las observaciones al artículo 1, el Gobierno de Yugoeslavia opina que deben suprimirse las palabras "y con las demás normas del derecho internacional". El Gobierno de Yugoeslavia cree además que la primera obligación de un buque extranjero que atraviesa el mar territorial de un Estado es respetar las normas que regulan el uso de la bandera nacional para seguir las rutas de navegación internacional establecidas y para cumplir los reglamentos de orden público y de seguridad así como los reglamentos de aduana y de sanidad. La obligación de enarbolar la bandera nacional, si está prevista en los reglamentos del Estado ribereño interesado, y el de seguir las rutas de navegación internacional establecidas, facilita la inspección ejercida por el Estado ribereño para defender sus derechos e intereses. Además, siguiendo las rutas de navegación establecidas, el tráfico y la pesca en el mar territorial ganarán en seguridad.

Artículo 18

El Gobierno de Yugoeslavia propone que se modifique este artículo para que diga lo siguiente:

"1. El Estado ribereño puede tomar, en su mar territorial, las medidas necesarias para prevenir todo atendo a su seguridad y a su orden público, a la seguridad de la navegación, y a sus intereses aduaneros y sanitarios y de otra índole".

Las observaciones al artículo 16 son aplicables, en general, en este caso.

Artículo 19 (artículo 17 del Proyecto)

El Gobierno de Yugoeslavia propone que en el párrafo 1, las palabras "principio de la libertad de comunicaciones" se sustituyan por la expresión "paso inocente".

Observaciones

Como se utiliza siempre la expresión "paso inocente", el Gobierno de Yugoeslavia propone que se emplee también aquí en vez de la expresión "principio de la libertad de comunicaciones". El Gobierno de Yugoeslavia propone que, para aclarar más el texto, la Comisión explique, al menos en sus observaciones, lo que entiende por "derechos de otros Estados".

Artículo 21

El Gobierno de Yugoeslavia se reserva el derecho de formular observaciones a este artículo más adelante.

Artículo 22

El Gobierno de Yugoeslavia no tiene nada que decir sobre el párrafo 1 de este artículo.

El Gobierno de Yugoeslavia opina que para codificar normas internacionales es mucho mejor tomar determinadas disposiciones de las convenciones internacionales que están consideradas como derecho internacional en vez de referirse a las convenciones mismas. Ese método sería más aceptable, en especial, para los Estados que no han ratificado una convención a la que se hace referencia.

En opinión del Gobierno de Yugoeslavia, el defecto de estas disposiciones se refleja también en el hecho de que la Comisión no explica si acepta la definición de "detención" que se da en el artículo 1 de la Convención internacional sobre el embargo precautorio de buques en el mar. La Comisión tampoco ha declarado por qué ha adoptado en el Proyecto las disposiciones del párrafo 4 del artículo 3 de dicha Convención.

Por todas estas razones, el Gobierno de Yugoeslavia no puede aceptar las actuales disposiciones de los párrafos 2 y 3.

Artículo 24

El Gobierno de Yugoeslavia formulará observaciones cuando reciba el texto del nuevo Proyecto.

Artículo 25

El Gobierno de Yugoeslavia propone que este artículo se modifique como sigue:

1. En vez de "artículos 18 y 19" debe leerse "artículos 17 y 18".