nal Supremo, también observó en el asunto *Bank of the United States* c. *Planters' Bank of Georgia* (1824) que era « un principio lógico que cuando un gobierno participa en cualquier empresa comercial pierde, por lo que respecta a las transacciones de dicha empresa, su carácter soberano y adquiere el de ciudadano privado » (*ibid.*, párr. 185).

33. Con respecto a la práctica gubernamental, un examen de las legislaciones nacionales revela una tendencia en favor de la distinción entre los buques de guerra y los buques utilizados con fines gubernamentales, por una parte, y los buques empleados en servicios comerciales y no oficiales, por otra. A este respecto, en su sexto informe figuran referencias a la Ley de Noruega de 17 de marzo de 1939 (*ibid.*, párr. 191), la Ley de embarcaciones públicas, de 1925, y la Ley de 1976 sobre la inmunidad de los Estados extranjeros, de 1976, ambas de los Estados Unidos (*ibid.*, párr. 193) y la Ley del Reino Unido de 1978 sobre inmunidad de los Estados (*ibid.*, párr. 194).

34. También ha examinado las convenciones internacionales y regionales, especialmente la Convención de Bruselas de 1926 y su Protocolo adicional de 1934 (*ibid.*, párrs. 199 a 207). Esta Convención no debe descartarse como un instrumento de carácter puramente regional, ya que son muchos los Estados partes, de diversos continentes y con sistemas económicos y sociales diferentes. Asimismo, ha hecho referencia a las convenciones de codificación preparadas por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar de 1958 (*ibid.*, párrs. 208 a 210), al artículo 236 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, de 1982 (*ibid.*, párrs. 211 y 212), relativo a la protección del medio marino, al Tratado de derecho de navegación comercial internacional, de 1940 (*ibid.*, párr. 213), y al Convenio Internacional sobre la responsabilidad por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1969 (*ibid.*, párr. 214). En el contexto de la práctica de los tratados ha señalado (*ibid.*, párr. 215) que el uso de una cláusula de exclusión reafirma una tendencia al ejercicio de la jurisdicción por los tribunales competentes en acciones contra buques y cargas y sus propietarios, siempre que la causa de la acción derive de actos de navegación mercante que formen parte de las actividades comerciales del Estado. Un ejemplo típico es el artículo XVIII del Tratado de amistad, comercio y navegación concertado entre los Estados Unidos y la República Federal de Alemania (*ibid.*).

35. Finalmente, su examen de la opinión de los autores (*ibid.*, párrs. 216 a 230) ha revelado que los partidarios de la inmunidad absoluta y los de la inmunidad restringida se encontraban inicialmente divididos más o menos por igual. Sin embargo, existe indudablemente una clara tendencia hacia la inmunidad restringida, tendencia que inevitablemente va cobrando ímpetu. Sobre la base de estas consideraciones ha preparado las dos distintas versiones del artículo 19.

36. El proyecto de artículo 20 se refiere al arbitraje, que en cierto modo es difícil de disociar de la solución judicial de las controversias. El arbitraje puede revestir diversas formas y sus tipos principales se exponen en el informe (*ibid.*, párrs. 237 a 245). La práctica de los Estados a este respecto no es muy reveladora puesto que un acuerdo de sumisión a arbitraje puede demorar el ejercicio de la jurisdicción original por un tribunal. A este respecto, cabe observar que en el arbitraje en el asunto *Maritime International Nominees Establishment* c. *Republic of Guinea* (1982) se sostuvo que el acuerdo de someterse a arbitraje no creaba una nueva jurisdicción cuando no existiera ninguna (*ibid.*, párr. 248).

37. Con respecto a la práctica gubernamental, el artículo 9 de la Ley del Reino Unido de 1978 sobre inmunidad de los Estados dispone que cuando un Estado haya convenido por escrito someter una controversia a arbitraje, dicho Estado no podrá invocar la inmunidad en los procesos ante los tribunales del Reino Unido en relación con dicho arbitraje, aunque se incluye una cláusula según la cual esta disposición se entenderá a reserva de que se disponga otra cosa en el acuerdo de arbitraje y no se aplicará a los acuerdos de arbitraje concertados entre Estados. Contienen disposiciones similares la Ordenanza sobre inmunidad de los Estados del Pakistán, de 1981, y la Ley de inmunidad de los Estados de Singapur, de 1979. El Relator ha hecho referencia también a la Convención europea sobre inmunidad de los Estados, de 1972, al Protocolo de Ginebra sobre cláusulas de arbitraje, de 24 de septiembre de 1923, y a la Convención sobre el reconocimiento y ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras, de 1958 (*ibid.*, párrs. 251 a 253). Es evidente pues que si existe un acuerdo para someterse a arbitraje y al mismo tiempo hay un vínculo entre el procedimiento de arbitraje y el sistema jurídico interno, es difícil no presumir un consentimiento implícito al ejercicio de la jurisdicción. Sobre esta base, ha formulado el proyecto del artículo 20 que somete al examen de la Comisión.

Se levanta la sesión a las 18 horas.

1839.ª SESIÓN

Miércoles 13 de junio de 1984, a las 11.10 horas

Presidente: Sr. Alexander YANKOV

Miembros presentes: Jefe Akinjide, Sr. Balanda, Sr. Díaz González, Sr. Francis, Sr. Jagota, Sr. Koroma, Sr. Lacleta Muñoz, Sr. Mahiou, Sr. Malek, Sr. McCaffrey, Sr. Ni, Sr. Ogiso, Sr. Quentin-Baxter, Sr. Razafindralambo, Sr. Reuter, Sir Ian Sinclair, Sr. Stavropoulos, Sr. Sucharitkul, Sr. Thiam, Sr. Ushakov.

Organización de los trabajos del período de sesiones *(conclusión*)* [ILC (XXXVI)/Conf.Room Doc.2]

[Tema 1 del programa]

---

* Reanudación de los trabajos de la 1815.ª sesión.

1. El PRESIDENTE dice que la Mesa Ampliada ha celebrado una sesión esta mañana a fin de estudiar el calendario del resto del período de sesiones. La Mesa Ampliada recomienda que la Comisión:

a) Prosiga el examen de los dos temas siguientes:

Inmunidades jurisdiccionales de los Estados y de sus bienes (tema 3 del programa), hasta el 15 de junio;

Estatuto del correo diplomático y de la valija diplomática no acompañada por un correo diplomático (tema 4 del programa), del 18 al 22 de junio;

b) Examine a continuación los temas siguientes:

Responsabilidad internacional por las consecuencias perjudiciales de actos no prohibidos por el derecho internacional (tema 7 del programa), del 25 al 29 de junio;

Derecho de los usos de los cursos de agua internacionales para fines distintos de la navegación (tema 6 del programa), del 2 al 9 de julio;

Responsabilidad de los Estados (tema 2 del programa), del 10 al 20 de julio;

c) Examine su proyecto de informe y materias conexas, del 23 al 27 de julio.

2. La Mesa Ampliada se propone celebrar otra sesión antes de que termine el período de sesiones a fin de examinar la marcha de los trabajos. Si no hay objeciones, el Presidente entenderá que la Comisión aprueba esas recomendaciones.

Así queda acordado.

Inmunidades jurisdiccionales de los Estados y de sus bienes *(continuación)* [A/CN.4/363 y Add.1 [1], A/CN.4/371 [2], A/CN.4/376 y Add.1 y 2 [3], A/CN.4/L.369, secc. C, ILC(XXXVI)/Conf.Room Doc.1 y Add.1]

[Tema 3 del programa]

PROYECTO DE ARTÍCULOS PRESENTADO POR EL RELATOR ESPECIAL [4] *(continuación)*

ARTÍCULO 19 (Buques utilizados para un servicio comercial) *y*

ARTÍCULO 20 (Arbitraje) [5] *(continuación)*

3. El Sr. USHAKOV dice que el Relator Especial merece elogios por el estudio tan minucioso que ha efectuado y que ha dado lugar a la formulación del proyecto de artículo 19. Personalmente el Sr. Ushakov ha llegado a la conclusión opuesta, lo que no tiene nada de extraño, puesto que, como se indica en el informe (A/CN.4/376 y Add.1 y 2, párr. 217), el Sr. Ushakov es partidario de la inmunidad llamada «absoluta». En realidad, es partidario de la inmunidad pura y simple de los Estados; el adjetivo «absoluta» lo agregan como calificativo quienes se oponen a la inmunidad como tal. El propio Relator Especial ha demostrado ser partidario de la inmunidad restringida, ya que el artículo 19 establece el principio de que la inmunidad del Estado no deberá aplicarse a las actividades comerciales realizadas por un Estado mediante los buques mercantes pertenecientes a ese Estado o utilizados por él. En realidad, según el párrafo 2 de la variante A del artículo 19, dicha excepción parecerá aplicable incluso a los buques de guerra de un Estado.

4. Pero, ¿qué se ha de entender por «actividades comerciales» cuando éstas son realizadas mediante un buque mercante que pertenece a un Estado? La cuestión sigue sin resolverse. Es evidente, como el propio orador señaló en el memorando que presentó a la Comisión en su anterior período de sesiones (A/CN.4/371), que un Estado, que forma un todo y es indivisible, no puede actuar en algunos casos como un poder público y en otros como simple persona privada; es decir, ejercer según los casos *acta jure imperii* y *acta jure gestionis*. En todo caso, esa distinción no se aplica en los tribunales porque, para que un alto funcionario, o un parlamentario pueda ser juzgado, hay que renunciar antes a su inmunidad. Tratándose de las actividades de buques del Estado empleados en un servicio comercial, el elemento decisivo es el hecho de pertenecer dichos buques al Estado, mientras que el uso que se haga de ellos no tiene ninguna importancia. Un Estado puede utilizar un buque mercante que le pertenezca con fines que no sean lucrativos, es decir, en interés de su población o de su desarrollo económico, importando trigo, por ejemplo.

---

[1] Reproducido en *Anuario... 1983*, vol. II (primera parte).

[2] *Idem.*

[3] Reproducido en *Anuario... 1984*, vol. II (primera parte).

[4] El texto de los proyectos de artículos examinados por la Comisión en anteriores períodos de sesiones se ha reproducido de la manera siguiente:

Parte I del proyecto: *a*) art. 1 revisado y correspondiente comentario, aprobados provisionalmente por la Comisión: *Anuario... 1982*, vol. II (segunda parte), pág. 107; *b*) art. 2: *ibid.*, pág. 103, nota 224; textos aprobados provisionalmente por la Comisión — apartado *a* del párrafo 1 y correspondiente comentario: *ibid.*, pág. 107; apartado *g* del párrafo 1 y correspondiente comentario: *Anuario... 1983*, vol. II (segunda parte), págs. 38 y 39; *c*) art. 3: *Anuario... 1982*, vol. II (segunda parte), pág. 103, nota 225; párr. 2 y correspondiente comentario, aprobados provisionalmente por la Comisión: *Anuario... 1983*, vol. II (segunda parte), pág. 39; *d*) arts. 4 y 5: *Anuario... 1982*, vol. II (segunda parte), pág. 103, notas 226 y 227.

Parte II del proyecto: *e*) art. 6 y correspondiente comentario, aprobados provisionalmente por la Comisión: *Anuario... 1980*, vol. II (segunda parte), pág. 139; *f*) arts. 7, 8 y 9 y correspondientes comentarios, aprobados provisionalmente por la Comisión: *Anuario... 1982*, vol. II (segunda parte), págs. 108 y ss.; *g*) art. 10 y correspondiente comentario, aprobados provisionalmente por la Comisión: *Anuario... 1983*, vol. II (segunda parte), pág. 24.

Parte III del proyecto: *h*) art. 11: *Anuario... 1982*, vol. II (segunda parte), pág. 102, nota 220; texto revisado: *ibid.*, pág. 107, nota 237; *i*) art. 12 y correspondiente comentario, aprobados provisionalmente por la Comisión: *Anuario... 1983*, vol II (segunda parte), págs. 27 y ss.; *j*) arts. 13 y 14: *ibid.*, págs. 19 y 20, notas 54 y 55; textos revisados: *ibid.*, pág. 22, notas 58 y 59; *k*) art. 15 y correspondiente comentario, aprobados provisionalmente por la Comisión: *ibid.*, págs. 39 y ss.

[5] Para el texto de los artículos, vease 1838.ª sesión, párr. 25.

5. Suponiendo que pueda trazarse una distinción entre los actos *jure imperii* y los actos *jure gestionis*, ¿se podría hacer comparecer a un Estado ante los tribunales de otro Estado como si estuviera actuando en calidad de persona privada ? De ningún modo. Es siempre el Estado como tal el que será citado ante los tribunales y juzgado. En efecto, el ejercicio de la jurisdicción de un tribunal de un Estado respecto de otro Estado equivale siempre al ejercicio de la autoridad estatal, de la autoridad judicial del primer Estado sobre el segundo. Así ocurriría, por ejemplo, si las actividades que realicen Estados por medio de sus buques mercantes fueran objeto de una acción ante los tribunales.

6. Sin embargo, incluso los defensores de la teoría de la inmunidad funcional, que a juicio del Sr. Ushakov es falsa, han tendido siempre a reconocer que los navíos militares y de otra índole de los Estados destinados a un servicio público —aunque es imposible trazar una distinción entre un servicio público y un servicio no público— se hallan exentos de la jurisdicción de otro Estado. El Estado que posee o utiliza esos buques sigue siendo responsable de los daños que tales buques puedan causar en los puertos y en las aguas territoriales de un Estado extranjero, cuyas leyes y reglamentos está obligado a respetar. Puede fácilmente asumir su responsabilidad a este respecto sin someterse a la jurisdicción de un tribunal de ese Estado extranjero.

7. Muchos países, entre ellos la Unión Soviética, que siempre han reconocido y siguen reconociendo la inmunidad absoluta de los buques pertenecientes a otro Estado o utilizados por él, han resuelto fuera de los tribunales los litigios derivados de los daños causados por dichos buques. La inmunidad de jurisdicción no quiere decir que un Estado pueda hacer lo que tenga por conveniente sin tener que pagar una indemnización. Significa simplemente que, conforme al principio bien establecido de la igualdad soberana de los Estados, un Estado no puede estar sujeto a la autoridad judicial de otro Estado. Sin embargo, es evidente que en acuerdos o contratos comerciales, un Estado puede someterse expresa o implícitamente, por su propia voluntad, a la jurisdicción de un Estado extranjero. Pero el elemento decisivo es siempre el consentimiento del Estado, incluso en el derecho interno.

8. Del informe se infiere que, en materia de aplicación de la teoría de la inmunidad funcional o restrictiva, la práctica judicial es escasa y poco uniforme, incluso dentro de un mismo Estado, y que la práctica gubernamental, muy reciente, se limita a un pequeño grupo de estados. El proyecto de artículo 19 es inútil, e incluso peligroso, porque va contra los principios fundamentales del derecho internacional contemporáneo, y en particular los principios de la soberanía y la igualdad soberana de los Estados.

9. El Sr. Ushakov formulará más adelante observaciones sobre el artículo 20, si se dispone de tiempo suficiente en el actual período de sesiones.

10. El Sr. McCAFFREY, refiriéndose a la variante A del artículo 19, dice que la forma en que está dispuesto el párrafo 2 da a entender que la última cláusula, que dice « si, en el momento en que surgió la causa de la acción, el buque era utilizado para fines comerciales o estaba destinado a esa utilización », sólo se aplica al apartado *b*, en vez de a todo el párrafo.

11. En cuanto a las observaciones del Sr. Ushakov, el Sr. McGaffrey señala que si todas las actividades comerciales fueran realizadas únicamente por el Estado o por entidades estatales, habría una igualdad completa. Sin embargo, en algunos sistemas las actividades comerciales son realizadas sobre todo por medio de entidades privadas. Puede muy bien plantearse una situación de desigualdad cuando una entidad privada comercia con un Estado y también cuando es imposible que la entidad privada obtenga una reparación directa mediante medidas iniciadas por ella contra la entidad estatal. La entidad privada habría de contar con su propio gobierno para reivindicar sus derechos por las vías diplomáticas, lo que no sería de mucha utilidad para esa entidad, que perdería todo control sobre sus intentos de obtener reparación. Por consiguiente, muchos Estados insistirán en que sus entidades privadas puedan recurrir directamente contra todos aquellos con quienes comercian, ya sean Estados o particulares. Se trata, en este aspecto, de realidades que no cabe desconocer e insistir en la inmunidad completa en todas las circunstancias es simplemente cerrar los ojos a esas realidades.

12. El Jefe AKINJIDE dice que, a su juicio, el Sr. Ushakov ha planteado el problema de una manera demasiado simplista. Como ejemplo, el orador citará un caso en el que ha participado en nombre de su Gobierno. Se trata de un buque, construido en la República Federal de Alemania, que pertenecía al Estado nigeriano y que, después de su entrega, hubo de ser devuelto para que se hicieran reparaciones en él. Al llegar al canal de la Mancha, el buque, tripulado por miembros de la marina de guerra nigeriana, sufrió serias averías en la maquinaria. Se dio la alarma y acudieron buques de socorro. Sin embargo, los buques que llegaron para el salvamento se negaron a socorrer al buque en peligro mientras no se hubiera firmado el formulario del Lloyd's relativo al salvamento. Como el buque se encontraba en una situación crítica, se accedió a ello y el buque fue remolcado hasta un puerto francés. Los problemas fueron insuperables, con contratos en los que participaban una compañía privada alemana, una compañía privada francesa de salvamento, el Lloyd's de Londres —sociedad privada—, las fuerzas armadas de Nigeria y un buque propiedad del Estado. El orador duda mucho de que pudiera invocarse el principio del Sr. Ushakov contra todas esas partes interesadas. También duda de que pueda admitirse la teoría del Sr. Ushakov mientras todos los Estados no sigan el mismo sistema.

13. El Sr. SUCHARITKUL (Relator Especial) dice que la observación del Sr. McCaffrey relativa al apartado *b* del párrafo 2 es correcta. Las palabras « si, en el momento en que surgió la causa de la acción [...] » figuran inadecuadamente en la última parte del apartado *b*; es una errata que debe rectificarse. Esa cláusula debe separarse y empezar en línea aparte, a fin de que sea aplicable no sólo a las acciones *in personam*, sino también a las acciones *in rem*.

14. Así, es evidente que las disposiciones del artículo 19 no son aplicables a los buques de guerra. De haber alguna duda sobre este particular, será necesario insertar una disposición aparte que excluya expresamente a los buques de guerra.

15. Sir Ian SINCLAIR dice que está de acuerdo con el Sr. McCaffrey y estima que el Sr. Ushakov no ha tenido en

cuenta gran parte de la abundamte documentación proporcionada por el Relator Especial en apoyo del artículo 19. Esa documentación muestra la evolución de la práctica de los Estados y describe toda una serie de convenciones internacionales que influyen directa o indirectamente en la cuestión que se considera. Uno de esos instrumentos jurídicos es la Convención internacional para la unificación de ciertas normas relativas a la inmunidad de los buques de propiedad estatal, aprobado en una conferencia marítima celebrada en Bruselas en 1926 en el contexto de las dificultades que se plantean cuando se alega la inmunidad respecto de buques de propiedad estatal destinados a un servicio comercial (A/CN.4/376 y Add.1 y 2, párrs. 199 a 207).

16. El problema que se examina puede resumirse así. Los transportes marítimos difieren de las otras materias de que se ocupa la Comisión a propósito de las excepciones al principio de la inmunidad. Hay la ficción jurídica de que un buque es una parte flotante del territorio. La dificultad estriba en que se desplaza rápidamente de un lugar a otro. Pueden ocurrir acontecimientos relacionados con un buque. Puede haber un abordaje u ocurrir un accidente en alta mar, como en el caso mencionado por el Jefe Akinjide. Entonces pueden llegar al lugar del accidente los buques asistentes y, en circunstancias análogas a las expuestas por el Jefe Akinjide, el orador habría sido de la misma opinión. Si el único modo de evitar el naufragio de un buque es firmar un formulario de salvamento, no habrá más remedio que firmarlo. Sin embargo, para ser justos, hay que tener en cuenta el problema que se plantea a los que intentan el salvamento. Si salvan un buque y éste desaparece después de permanecer unos cuantos días en el puerto para hacer reparaciones, no les quederá ningún recurso. Es evidente que han de contar con un acuerdo en virtud del cual puedan ejercer una acción nacida del salvamento realizado.

17. Otro aspecto concreto del transporte marítimo es que la jurisdicción *in rem* equivale en parte al embargo preventivo de un buque, pero eso no quiere decir que el buque haya de quedar materialmente inmovilizado durante un período de tiempo indefinido. En casi todos los casos de que tiene conocimiento Sir Ian, la práctica normal es que inmediatamente después de decretado el embargo preventivo de un buque se deposite una fianza, de modo que se pueda dejar al buque en libertad para proseguir su viaje. Los buques están en constante movimiento y de ahí que deba haber algún medio en virtud del cual las acciones por créditos marítimos que estén debidamente justificadas puedan ser ejercitadas en nombre de las personas privadas que hayan sufrido daños como consecuencia de incidentes ocurridos durante el viaje.

18. Un examen del comentario del Relator Especial y de la Convención de Bruselas de 1926 y de otras diversas convenciones internacionales como la Convención sobre la alta mar, firmada en Ginebra en 1958, y la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, de 1982, demuestra claramente que la inmunidad subsiste respecto de los buques propiedad del Estado utilizados en un servicio estatal destinado a fines no comerciales. Se plantea un problema cuando se utilizan buques propiedad del Estado en un servicio comercial; es otro aspecto de la actividad comercial que la Comisión ha examinado en relación con un artículo anterior. Como se trata del embargo preventivo de un buque, se plantea un caso situado en la línea fronteriza entre las excepciones a la inmunidad del Estado en el ámbito de las decisiones judiciales y el concepto de la inmunidad respecto de la medidas de aseguramiento. En consecuencia, toda disposición sobre esta materia ha de tomar en consideración ambos aspectos y también debe dejar bien sentado que se refiere exclusivamente a un servicio comercial y que no se aplica a los buques de guerra o a los buques propiedad del Estado utilizados con fines no comerciales.

19. Al pasar revista a las obras de los juristas (*ibid.*, párrs. 216 a 228), el Relator Especial ha mencionado a varios autores que sostienen la doctrina de la inmunidad absoluta, pero sin duda reconocerá que la lista de autores que apoyen el concepto restrictivo de la inmunidad podría haber sido mucho más larga.

20. Por último, el Relator Especial ha formulado observaciones acerca de la jurisdicción sobre buques pertenecientes a un mismo propietario en relación con la decisión de la Cámara de los Lores en 1981 en el arunto *« I Congreso del Partido »* (*ibid.*, párr. 41), y ha señalado que el fundamento para la admisión y el ejercicio de la jurisdicción sobre los buques pertenecientes al mismo propietario « no está completamente exento de controversia » (*ibid.*, párr. 155). La jurisdicción fundada en el hecho de que el buque pertenezca al mismo propietario (caso de los « buques hermanos »), tal como la aplican los tribunales británicos, se deriva directamente de la Convención internacional relativa al embargo preventivo de buques de navegación marítima, firmada en Bruselas en 1952[6]. Hasta ahora, hay 31 Estados partes en dicha Convención, muchos de los cuales no son países europeos, ya que figuran entre ellos, por ejemplo, Fiji, Guyana, Mauricio, la República Arabe Siria y el Togo. La extensión de la jurisdicción a otro buque perteneciente al mismo propietario tiene por objeto resolver el problema que se plantea cuando no hay la posibilidad de embargar precisamente el barco de un servicio comercial que ha causado el incidente que da lugar a la reivindicación de un crédito marítimo. Para los casos de este tipo, se convino en la Conferencia de Bruselas de 1952 que, en ciertas condiciones, el demandante podría embargar cualquier otro buque que perteneciera al mismo propietario del buque al cual se refiriera ese crédito.

21. Cabe recordar que, en la práctica judicial del Reino Unido, la extensión de jurisdicción sobre cualquier otro buque del mismo propietario está sujeta a condiciones muy estrictas. Por ejemplo, en el recientísimo asunto *The « Sennar » N.° 2*, del que hasta ahora sólo ha dado noticias el *Financial Times* de 8 de junio de 1984, no se ha planteado un problema de inmunidad de los Estados, pero se ha invocado la jurisdicción sobre otro buque del mismo propietario, primero ante los tribunales de los Países Bajos y luego en los tribunales británicos. Lo que se pretendía era sustraerse a la cláusula sobre la jurisdicción estipulada en el contrato en interés de la parte contratante sudanesa. Se trataba de un contrato de exportación de cacahuetes

[6] Véase 1837.ª sesión, nota 17.

transportados desde el Sudán a los Países Bajos en el que se había estipulado que se regiría por la ley sudanesa y que los tribunales de Jartum o de Puerto Sudán tendrían la jurisdicción exclusiva sobre toda controversia emanada del contrato. El Tribunal de Apelación en Londres se ha negado a reconocer en favor de los demandantes la jurisdicción fundada en el hecho de que se trate de buques de un mismo propietario, y ha adoptado el mismo criterio que anteriormente aplicó el tribunal de los Países Bajos, es decir, que el asunto corresponde a la jurisdicción del Sudán.

Se levanta la sesión a las 12.40 horas.

1840.ª SESIÓN

Jueves 14 de junio de 1984, a las 10.05 horas

Presidente: Sr. Alexander YANKOV

Miembros presentes: Jefe Akinjide, Sr. Balanda, Sr. Díaz González, Sr. El Rasheed Mohamed Ahmed, Sr. Evensen, Sr. Francis, Sr. Jagota, Sr. Koroma, Sr. Lacleta Muñoz. Sr. Mahiou, Sr. Malek, Sr. McCaffrey, Sr. Ni, Sr. Ogiso, Sr. Quentin-Baxter, Sr. Razafindralambo, Sr. Reuter, Sir Ian Sinclair, Sr. Stavropoulos, Sr. Sucharitkul, Sr. Thiam, Sr. Ushakov.

Inmunidades jurisdiccionales de los Estados y de sus bienes *(continuación)* [A/CN.4/363 y Add.1 [1], A/CN.4/371 [2], A/CN.4/376 y Add.1 y 2 [3], A/CN.4/L.369, secc. C, ILC(XXXVI)/Conf.Room Doc.1 y Add.1]

[Tema 3 del programa]

PROYECTO DE ARTÍCULOS PRESENTADO POR EL RELATOR ESPECIAL [4] *(continuación)*

ARTÍCULO 19 (Buques utilizados para un servicio comercial) *y*

ARTÍCULO 20 (Arbitraje) [5] *(continuación)*

1. El Sr. QUENTIN-BAXTER deplora no haber podido participar activamente en el debate sobre los artículos 16 a 18, que contienen disposiciones que son quizás necesarias e interesantes, pero de aplicación algo limitada. El artículo 19, en cambio, trata de la importantísima cuestión de los buques, un caso especial cuyo examen se justifica por sí solo. Con todo, algunos de los elementos que figuran en las variantes A y B quizá vayan más allá de lo que es estrictamente necesario para los efectos del artículo.

2. Le llama la atención que la forma del artículo 19 sea muy distinta de la de los demás artículos sobre las excepciones a las inmunidades de los Estados. Por ejemplo, el párrafo 1 del artículo 15 y el párrafo 1 del artículo 16 comienzan con una fórmula análoga, de la índole de « No podrá invocarse la inmunidad de un Estado », mientras que el párrafo 1 del artículo 17 dice : « Salvo que se haya convenido lo contrario, un Estado no invocará la inmunidad ». Si el artículo 19 estuviera redactado de la misma forma, el alcance de la cuestión planteada seguiría siendo muy grande, pero más fácil de abarcar.

3. Como ha señalado el Relator Especial en su sexto informe (A/CN. 4/376 y Add.1 y 2, párrs. 198 a 214), la navegación marítima es una materia sobre la cual se encuentra suficiente orientación en el derecho convencional. La Convención internacional para la unificación de ciertas normas relativas a la inmunidad de los buques propiedad estatal aprobada en Bruselas en 1926, establece en su artículo 1 :

> Los buques de navegación marítima pertenecientes a Estados o explotados por ellos, los cargamentos que les pertenecen, los cargamentos y pasajeros transportados en buques de Estado, así como los Estados que son propietarios de tales buques o que los explotan, o que son propietarios de tales cargamentos, están sujetos en lo concerniente a las reclamaciones relativas a la explotación de esos buques o al transporte de esos cargamentos a las mismas normas de responsabilidad y a las mismas obligaciones que son aplicables a los buques, cargamentos y armamento privados.

4. Es cierto que la Convención de Bruselas de 1926 sólo obliga a una minoría de Estados — aunque entre ellos figuran naciones marítimas como el Reino Unido —, pero

---

[1] Reproducido en *Anuario... 1983*, vol. II (primera parte).

[2] *Idem.*

[3] Reproducido en *Anuario... 1984*, vol. II (primera parte).

[4] El texto de los proyectos de artículos examinados por la Comisión en anteriores períodos de sesiones se ha reproducido de la manera siguiente :

Parte I del proyecto : *a*) art. 1 revisado y correspondiente comentario, aprobados provisionalmente por la Comisión : *Anuario... 1982*, vol. II (segunda parte), pág. 107 ; *b*) art. 2 : *ibid.*, pág. 103, nota 224 ; textos aprobados provisionalmente por la Comisión —apartado *a* del párrafo 1 y correspondiente comentario : *ibid.*, pág.107 ; apartado g del párrafo 1 y correspondiente comentario : *Anuario... 1983*, vol. II (segunda parte), págs. 38 y 39 ; *c*) art. 3 : *Anuario... 1982*, vol. II (segunda parte), pág.103, nota 225 ; párr. 2 y correspondiente comentario, aprobados provisionalmente por la Comisión : *Anuario... 1983*, vol. II (segunda parte), pág. 39 ; *d*) arts. 4 y 5 : *Anuario... 1982*, vol. II (segunda parte), pág. 103, notas 226 y 227.

Parte II del proyecto : *e*) art. 6 y correspondiente comentario, aprobados provisionalmente por la Comisión : *Anuario... 1980*, vol. II (segunda parte), pág. 139 ; *f*) arts. 7, 8 y 9 y correspondientes comentarios, aprobados provisionalmente por la Comisión : *Anuario... 1982*, vol. II (segunda parte), págs. 108 y ss. ; *g*) art. 10 y correspondiente comentario, aprobados provisionalmente por la Comisión : *Anuario... 1983*, vol. II (segunda parte), pág. 24.

Parte III del proyecto : *h*) art. 11 : *Anuario... 1982*, vol. II (segunda parte), pág. 102, nota 220 ; texto revisado : *ibid.*, pág. 107, nota 237 ; *i*) art. 12 y correspondiente comentario, aprobados provisionalmente por la Comisión : *Anuario... 1983*, vol. II (segunda parte), págs. 27 y ss. ; *j*) *arts. 13 y 14 : ibid.*, págs. 19 y 20, notas 54 y 55 ; textos revisados : *ibid.*, pág. 22, notas 58 y 59 ; *k*) art. 15 y correspondiente comentario, aprobados provisionalmente por la Comisión : *ibid.*, págs. 39 y ss.

[5] Para el texto de los artículos, véase 1838.ª sesión, párr. 25