

77. El Sr. SPIROPOULOS dice que si se mantiene la enumeración que figura en el párrafo 2 habrá que seguir la sugestión del Sr. Padilla Nervo para que la definición sea completa.

78. El PRESIDENTE dice que, al parecer, todos los miembros de la Comisión aceptan el párrafo 1 y propone que la decisión sobre el párrafo 2 se aplase hasta la próxima sesión.

Así queda acordado.

Se levanta la sesión a las 18.10 horas.

342a. SESION

Martes 8 de mayo de 1956, a las 10 horas

SUMARIO

	<i>Página</i>
Régimen de alta mar (tema 1 del programa) (A/2934, A/CN.4/97 y Add.1, A/CN.4/99 y Add.1 a 6) (<i>continuación</i>)	
Artículo 7. Inmunidad de los buques de guerra (<i>conclusión</i>)	39
Artículo 8. Inmunidad de otros buques del Estado	40
Artículo 9. Señales y normas para la prevención de abordajes	42

Presidente: Sr. F. V. GARCIA-AMADOR.

Relator: Sr. J. P. A. FRANÇOIS.

Presentes:

Miembros: Sr. Gilberto AMADO, Sr. Douglas L. EDMONDS, Sir Gerald FITZMAURICE, Faris Bey EL-KHOURI, Sr. S. B. KRYLOV, Sr. L. PADILLA NERVO, Sr. Radhabinod PAL, Sr. Carlos SALAMANCA, Sr. A. E. F. SANDSTRÖM, Sr. Georges SCELLE, Sr. Jean SPIROPOULOS, Sr. Jaroslav ZOUREK.

Secretaría: Sr. LIANG, Secretario de la Comisión.

Régimen de alta mar (tema 1 del programa) (A/2934, A/CN.4/97 y Add.1, A/CN.4/99 y Add.1 a 6) (*continuación*)

ARTÍCULO 7. INMUNIDAD DE LOS BUQUES DE GUERRA (*conclusión*)

1. El PRESIDENTE invita a la Comisión a seguir examinando el párrafo 2 del artículo 7 (A/2934).
2. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que en vista de lo dicho en la sesión anterior propone que las palabras "El comandante del buque... sometida a disciplina militar" se sustituyan por "y llevan los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad". Cree que los Gobiernos de los Países Bajos y Yugoslavia estimarán satisfactoria esta propuesta, que está de acuerdo con la formulada por el Sr. Amado en la sesión anterior.
3. El Sr. SPIROPOULOS pregunta qué relación hay entre esta definición y la de la Convención de La Haya, relativa a la transformación de buques mercantes en buques de guerra. Quizá deba puntualizarse que la definición de la Comisión se refiere al tiempo de paz.
4. El Sr. ZOUREK estima que convendría mantener la última parte del párrafo 2 de la versión aprobada

en el anterior período de sesiones porque contiene por lo menos algunas normas precisas.

5. El Sr. SANDSTRÖM dice que es mal sistema modificar una definición establecida tras extenso debate, pues así se da lugar a críticas y malas interpretaciones. No ve por qué la Comisión no ha de mantener el contenido principal de la definición de la Convención de La Haya, añadiendo al texto aprobado en el anterior período de sesiones una referencia a los signos exteriores de distintivos de los buques de guerra.

6. El Sr. AMADO dice que no insistirá en su propuesta.

7. El Sr. PADILLA NERVO cree que el texto propuesto por el Relator Especial es suficiente y sería aceptable para los Gobiernos de los Países Bajos y Yugoslavia. La Comisión no tiene necesidad alguna de estudiar las consecuencias de tal definición, pues todos los aspectos del problema se han discutido a fondo en el anterior período de sesiones.

8. El PRESIDENTE dice que podría atenderse al deseo expresado por el Sr. Spiropoulos empezando el párrafo 2 con las palabras "A los efectos de estos artículos".

9. El Sr. LIANG, Secretario de la Comisión, hace observar que la definición que se da en la Convención de La Haya se redactó con el propósito de facilitar la visita y registro de un buque mercante para averiguar si había sido realmente transformado en buque de guerra, y que su texto respondía, por lo menos en cierta medida, a la costumbre jurídica de la época. En las circunstancias actuales es inconcebible que pueda ser buque de guerra un buque cuyo comandante no esté al servicio del Estado ni figure en el escalafón de oficiales de la Armada, y cuya tripulación no esté sometida a la disciplina militar. En consecuencia, se atrevería a afirmar que la última parte del párrafo 2 no sólo es superflua, sino que también es anticuada. La frase inicial "Se entienden por buques de guerra los que pertenecen a la marina de guerra de un Estado" comprende todos los elementos necesarios.

10. La enmienda propuesta por el Presidente deja bien sentado que la Comisión no pretende formular una definición general de los buques de guerra.

11. El Sr. SPIROPOULOS hace observar que en la Convención de La Haya se incluyó la definición por razones que no requieren explicación y reitera sus dudas sobre la necesidad de que en el presente proyecto figure una definición. Sin embargo, si la Comisión insiste en hacerlo, espera que la definición figure en los comentarios, en cuyo caso la enmienda del Presidente sería indispensable para evitar un conflicto entre las dos definiciones.

2. El Sr. ZOUREK dice que si en el párrafo 2 se alude a los signos exteriores distintivos de los buques de guerra, no habrá diferencias esenciales entre ambas definiciones. Además, considera muy poco conveniente incluir en el texto una definición de este término que no corresponda a la universalmente aceptada.

13. Faris Bey EL-KHOURI estima que sería totalmente impropio incluir en el proyecto una definición de los buques de guerra, pues son los Estados mismos quienes deben determinar cuáles de sus buques entran en tal categoría. Por otra parte opina que la Comisión debería imponer como requisito que estos buques lleven un signo distintivo claramente visible.

14. Conviene pedir al Subcomité que elabore una recomendación sobre un signo uniforme internacional que, una vez adoptado por todos los Estados, sería fácilmente reconocible e impediría los errores de identificación.

15. El Sr. LIANG, Secretario de la Comisión, dice que si la Comisión decide incluir en el proyecto una definición de los buques de guerra, el artículo 7 no es el lugar adecuado para ella, pues podría darse la impresión de que no se aplicaba a los buques de guerra mencionados en los artículos 15 y 20.

16. Sir Gerald FITZMAURICE dice que no es fácil decidir si es conveniente redactar una definición; el Sr. Spiropoulos tiene razón al decir que no es estrictamente necesaria, pero el orador no está convencido de que deba emitirse. El propósito de la Convención de La Haya era impedir que los buques mercantes pudieran sabotear el comercio en tiempo de guerra, convirtiéndose de manera absolutamente inadmisiblemente en buques de guerra por el mero hecho de izar el pabellón de guerra para abordar, capturar o hundir otros buques, después de lo cual volverían a convertirse en buques mercantes. Esta situación es como la que se prevé en el artículo 14, según el cual la piratería es un delito que no puede cometer un buque de guerra; por lo tanto es natural que se intente impedir que los buques mercantes puedan arrogarse la condición de buques de guerra, y esto mediante una garantía análoga a la de la Convención de La Haya. Por este motivo es partidario del párrafo 2 como se aprobó en el período de sesiones anterior, añadiéndole el requisito de que los buques de guerra deben llevar signos exteriores distintivos.

17. El Sr. AMADO lamenta haber originado tan prolongado debate. Aunque mantiene su objeción en contra de la última parte del párrafo 2, está dispuesto a retirarla en favor de la propuesta formulada por el Sr. Padilla Nervo en la sesión anterior.¹

18. El Sr. SPIROPOULOS propone que se suprima el párrafo 2 y que se redacte de nuevo la segunda frase del comentario indicando que la Comisión considera innecesario definir el término "buque de guerra", y manteniendo la referencia a los artículos 3 y 4 de la Convención de La Haya.

19. El Sr. EDMONDS estima que suprimir el párrafo 2 después de haberlo aprobado en el período de sesiones anterior, daría lugar a falsas interpretaciones; en consecuencia, apoya la proposición del Sr. Padilla Nervo por las razones aducidas por Sir Gerald Fitzmaurice.

Por 5 votos contra 3, y 6 abstenciones, queda rechazada la propuesta del Sr. Spiropoulos.

20. El Sr. KRYLOV ha apoyado la propuesta porque estima que la definición de la Convención de La Haya es buena y que no hay ninguna necesidad de añadir otra en el presente proyecto.

21. El PRESIDENTE somete a votación la primera parte del párrafo 2, que con las enmiendas propuestas durante el debate dice: "A los efectos de estos artículos, se entienden por buques de guerra los que pertenecen a la marina de guerra de un Estado y llevan los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad".

Por 13 votos contra ninguno, y 1 abstención, queda aprobado este texto.

22. El PRESIDENTE somete a votación el resto del párrafo 2, desde las palabras "El comandante del buque" hasta el final.

Por 8 votos contra 1, y 5 abstenciones, queda aprobado el resto del párrafo.

23. El Sr. SCALLE dice que, aunque toda definición suele ser incompleta, la que se acaba de aprobar no es restrictiva. Está satisfecho de que se hayan aceptado las condiciones mínimas establecidas en la última parte del párrafo; además, no está de más haber ampliado el texto aprobado en el anterior período de sesiones con la mención de los signos exteriores distintivos.

ARTÍCULO 8. INMUNIDAD DE OTROS BUQUES DEL ESTADO

24. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que los Gobiernos de los Países Bajos y de la Unión Sudafricana se han opuesto a la decisión de la Comisión de no seguir lo dispuesto en la Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas referentes a las inmunidades de los buques del Estado, y conceder a los buques del Estado al servicio comercial del Gobierno la misma inmunidad que la que disfrutaban los demás buques del Estado. Ambos Gobiernos creen que en esta materia la Comisión debe adoptar el criterio establecido en la Convención de Bruselas. Como ha indicado en el párrafo 77 del Addendum a su informe (A/CN.4/97/Add.1), este cambio sería contrario a la intención de la Comisión, de asimilar a los buques de guerra —a los efectos del artículo 8— los buques explotados por el Estado con fines comerciales; es probable que en la práctica este artículo sólo entre en juego en los casos, poco frecuentes, de persecución o visita por sospecha de piratería o de trata de esclavos. La Comisión ha de decidir si las objeciones de ambos Gobiernos justifican que modifique su decisión anterior.

25. El Sr. PADILLA NERVO estima que la Comisión debe mantener su decisión anterior.

26. Considera aceptable la enmienda del Reino Unido de que las palabras "quedan asimilados a" sean sustituidas por "tendrán la misma inmunidad que".

27. El Sr. LIANG, Secretario de la Comisión, hace observar que existe una grave discrepancia entre el texto del artículo 8 y su comentario: en el texto no se alude para nada al servicio comercial de un gobierno.

28. Estima además, que la expresión "buques auxiliares" es imprecisa.

29. El Sr. AMADO propone que la frase propuesta por el Reino Unido se añada a continuación de la que quiere sustituir.

30. Sir Gerald FITZMAURICE opina que la propuesta del Sr. Amado ampliaría el alcance de la disposición. Con la enmienda del Reino Unido se quiere dejar bien claro que los buques del Estado mencionados en el artículo 8 se asimilan a los buques de guerra exclusivamente a los efectos de dicho artículo.

31. Se recordará que el Gobierno del Reino Unido suscitó también la cuestión de cómo podría comprobar un buque de guerra la bandera de un buque del Estado sin visitarlo (A/CN.4/99/Add.1, pág. 62), que es precisamente lo que podría hacer en virtud del artículo 8. Si se considera que este problema constituye una dificultad grave, se podría estudiar la posibilidad de

¹ A/CN.4/SR.341, párr. 76.

insertar una disposición tendente a que los buques al servicio del Estado no puedan negarse a aceptar la visita amparándose en la inmunidad, a menos que lleven un signo distintivo.

32. El Sr. SCELLE está de acuerdo con el Sr. Padilla Nervo en que la enmienda del Reino Unido aclararía el texto, por lo que debería ser aceptada.

33. El Sr. ZOUREK hace observar que si se acepta la enmienda habrá que modificar las palabras iniciales del artículo, puesto que de ellas depende la frase "quedan asimilados a".

34. Sir Gerald FITZMAURICE cree que no hay razón para modificar las palabras iniciales, que sirven para explicar el propósito del artículo. El texto propuesto por el Gobierno del Reino Unido concuerda mejor con el espíritu del artículo y no implica un cambio fundamental.

Queda aprobada la propuesta del Sr. Amado de que después de las palabras "quedan asimilados a" se añada "y tendrán la misma inmunidad que".

35. Contestando a una pregunta del PRESIDENTE, Sir Gerald FITZMAURICE dice que en este momento no tienen ninguna propuesta oficial que formular acerca de la cuestión planteada por el Gobierno del Reino Unido. Es posible que esta cuestión se relacione indirectamente con las dudas que experimenta el Gobierno de los Países Bajos acerca de la decisión de la Comisión de hacer extensivo el artículo 8 a los buques del Estado en servicio comercial. En algunos círculos se teme que con el artículo se conceda inmunidad completa en alta mar a demasiadas clases de buques. En consecuencia quizá sería útil estipular que sólo pueden reclamar la inmunidad si llevan un signo distintivo fácilmente reconocible en el mar.

36. El Sr. SCELLE confía en que Sir Gerald Fitzmaurice formule una propuesta oficial en este sentido.

37. El Sr. SANDSTRÖM opina lo mismo.

38. El Sr. PADILLA NERVO propone que se pida al Relator Especial que redacte un texto en el que se recojan las indicaciones de Sir Gerald Fitzmaurice.

39. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que comprende perfectamente por qué Sir Gerald Fitzmaurice no se decide a formular una propuesta oficial. Se hace difícil prescribir el uso de un signo uniforme en el caso presente, que es totalmente diferente del previsto en el artículo 7. Basta quizá con que la Comisión mencione este asunto en el comentario, en espera de que se llegue a un acuerdo internacional sobre un signo. Es prematuro insertar una disposición obligatoria en el cuerpo del proyecto.

40. El Sr. SPIROPOULOS dice que si bien sería utilísimo adoptar un signo por acuerdo internacional, lo único que cabe hacer por el momento es lo que propone el Relator Especial.

41. El Sr. SCELLE dice que no tiene nada de revolucionario pedir a los buques del Estado que lleven un signo aceptado por todos los países y que es razonable y necesario hacer figurar una disposición en este sentido en un proyecto destinado a codificar el derecho de alta mar.

42. Faris Bey EL-KHOURI estima también que ha llegado el momento de que la Comisión proponga un signo uniforme para que lo adopten todos los Estados.

43. Sir Gerald FITZMAURICE está dispuesto a aceptar la proposición del Relator Especial de que se mencione esta cuestión en el comentario. Y esto es lo menos que puede hacer la Comisión, porque sería ilógico dar una definición de los buques de guerra y luego, por decirlo así, abrir las puertas de par en par para que una gran cantidad de buques puedan reclamar la misma inmunidad en ciertos casos sin ofrecer ninguna de las garantías requeridas en el artículo 7.

44. El Sr. SANDSTRÖM no ve cómo podría aplicarse el artículo 8 si los buques no llevan cierto signo distintivo, pero estima que la Comisión debe limitarse a indicar este problema en el comentario, sin insertar una disposición obligatoria sobre la materia.

45. El Sr. SCELLE se hace cargo de los motivos por los que el Relator Especial y Sir Gerald Fitzmaurice estiman que no incumbe a la Comisión la tarea de inventar un signo para uso universal, pero cree que no basta con mencionar la cuestión en el comentario. Reitera su opinión de que los buques a que se refiere el artículo 8 tienen que llevar un signo distintivo y de que debe incluirse en el artículo una disposición obligatoria.

46. El Sr. SANDSTRÖM estima que la disposición debe revestir una forma distinta, estipulando que los buques no podrán reclamar la inmunidad a menos que lleven el signo internacionalmente aceptado.

47. El Sr. SPIROPOULOS pregunta si es indispensable tal signo para probar que un buque determinado es del Estado.

48. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, no puede aceptar una disposición como la que propone el Sr. Sandström porque no sería obligatoria hasta que todos los Estados se hubieran puesto de acuerdo sobre el signo.

49. El Sr. SANDSTRÖM dice que no le han entendido bien. Quiso decir únicamente que sólo se podría invocar el derecho de visita si el buque no llevara ningún signo.

50. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, opina que la Comisión no puede llegar hasta el punto de estipular que un buque que no lleve el signo distintivo no podrá reclamar la inmunidad. La comprobación de la bandera de otro Estado es un asunto delicado, por lo que preferiría que en el comentario se atendiera el deseo expresado por el Gobierno del Reino Unido.

51. El Sr. ZOUREK hace observar que con los modernos medios de telecomunicación la identificación es mucho más fácil, de modo que bastaría con mencionar la cuestión del signo distintivo en el comentario.

52. El Sr. AMADO propone que para acelerar el trabajo se pida al Relator Especial prepare un texto que recoja la proposición del Reino Unido, a fin de que figure en el comentario.

53. Sir Gerald FITZMAURICE, haciendo suyas las palabras de los Sres. Amado y Spiropoulos, dice que el problema consiste realmente en dejar establecida la condición jurídica de los buques de que se trata. Considerando la cuestión en su conjunto, sería mejor dejar el texto del artículo tal como está y hacer las observaciones oportunas en el comentario.

54. El PRESIDENTE somete a votación la propuesta de que el Relator Especial mencione en el comentario al artículo 8 la cuestión del signo especial

que deberían llevar los buques a que se refiere dicho artículo.

Por 11 votos contra ninguno, y 3 abstenciones, queda aprobada la propuesta del Presidente.

ARTÍCULO 9. SEÑALES Y NORMAS PARA LA PREVENCIÓN DE ABORDAJES

55. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que la única propuesta recibida es la de Yugoslavia, contenida en el párrafo 82 del addendum a su informe (A/CN.4/97/Add.1). La Comisión aprobó por mayoría el texto del proyecto,² y no hay ninguna necesidad de revocar esta decisión.

56. El Sr. SALAMANCA dice que este artículo se relaciona con el 5 —derecho a enarbolar bandera— pues si la Comisión examina la enmienda a este último formulada por los Países Bajos, habrá que volver a hablar del asunto.

57. El Sr. PAL coincide con el Sr. Salamanca en que el artículo 9 ha de examinarse junto con el texto del inciso *b*) del artículo 5 propuesto por el Gobierno de los Países Bajos, que figura en el párrafo 50 del addendum al informe del Relator Especial. Hace observar además que en todo caso habrá que modificar la redacción del artículo. Es necesario aclarar las palabras “sus buques”, que figuran en el proyecto actual. Esas palabras pueden designar los buques “pertenecientes a un Estado o explotados por él”, a que se refiere el artículo 8, los que tienen la nacionalidad de un Estado, a que se refieren los artículos 4 y 5, y los que tienen la nacionalidad de un Estado y enarbolan la bandera de otro, a que se refiere la propuesta del Reino Unido recogida por el Relator Especial en el párrafo 54. No habría que dejar el artículo redactado en términos tan vagos.

58. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, está de acuerdo con el Sr. Salamanca sobre la relación entre los artículos 5 y 9; debe decidirse si se conservará o se modificará el texto del último.

59. Dejando aparte la cuestión del lugar en que debe figurar el artículo, la Comisión podría pronunciarse sobre la frase “los buques que constituyen la mayor parte del tonelaje de los que participan en la navegación en alta mar”, que el Gobierno de Yugoslavia desea modificar.

60. Está de acuerdo con el Sr. Pal en que la expresión “sus buques” no es muy feliz; quizá sería mejor sustituirla por una frase como “los buques que enarbolan las banderas de estos Estados”.

61. El Sr. KRYLOV está también de acuerdo y estima que será mejor examinar la última parte de la segunda frase del artículo 9 una vez que la Comisión se haya pronunciado sobre el artículo 5. Es indudable que debe examinarse de nuevo el texto de la segunda frase.

62. El Sr. SALAMANCA rechaza la propuesta del Sr. Krylov. La Comisión debería pronunciarse inmediatamente sobre la enmienda de Yugoslavia, ya que esto facilitaría la tarea del Subcomité en su examen del artículo 5. El Subcomité no está facultado para discutir la enmienda de Yugoslavia al artículo 9, y la decisión que se tome respecto de ella repercutirá en el artículo 5.

63. El Sr. SANDSTRÖM coincide con el Sr. Pal en que es necesario aclarar la expresión “sus buques”, pero no puede aceptar la enmienda propuesta por el Relator Especial. La idea quedaría mejor expresada con la frase “los buques que estén bajo su jurisdicción”.

64. En cuanto a elegir entre el artículo 9 y el texto propuesto por los Países Bajos como inciso *b*) del artículo 5, es preferible el más corto, es decir, el artículo 9 ya aprobado por la Comisión.

65. Por lo que se refiere a la última parte de la segunda frase, reitera su opinión de que el texto del proyecto es el mejor.

66. El Sr. SCALLE, como el Sr. Sandström, prefiere el artículo 9 al inciso *b*) del artículo 5 propuesto por los Países Bajos. La Comisión debería resolver esta cuestión en sesión plenaria antes de que el Subcomité de Redacción examine el artículo 5.

67. Sir Gerald FITZMAURICE no ve qué relación puede haber entre los artículos 5 y 9, que se refieren a cuestiones totalmente distintas. El artículo 5 estipula las condiciones que deben cumplirse para que un buque pueda enarbolar determinada bandera, mientras que el artículo 9 se refiere a las normas impuestas a los buques que gozan de tal derecho.

68. Puede dejarse de lado la cuestión del lugar en que debe figurar el artículo 9, pero su contenido ha de estudiarse separadamente del artículo 5.

69. El Sr. SPIROPOULOS está de acuerdo.

70. En cuanto a lo dicho por el Sr. Pal, apoya el texto propuesto por el Sr. Sandström: “que estén bajo su jurisdicción”.

71. Sin embargo, lo más importante es la norma del tonelaje que figura en la última frase del artículo. En realidad, el artículo 9, que considera aceptable como declaración de tipo general, se refiere a cuestiones que quedan completamente al margen de la codificación del derecho internacional. Si se desea redactar de nuevo este artículo, podría hacerse una proposición concreta; por ejemplo, que se adopte la enmienda de Yugoslavia.

72. El PRESIDENTE dice que hay tres cuestiones por resolver. Primera, la relación entre los artículos 5 y 9; parece que todo el mundo está de acuerdo en que debe conservarse el artículo 9, sea cualquiera la forma que se le dé; segunda, la cuestión suscitada por el Sr. Pal del texto de la primera parte de la primera frase del artículo 9; y finalmente, la cuestión de la última parte de la segunda frase y de la enmienda propuesta por Yugoslavia.

73. El Sr. AMADO, refiriéndose a la segunda de las cuestiones enunciadas por el Presidente, propone que el artículo empiece en la siguiente forma: “Las normas dictadas por los Estados para los buques que estén bajo su jurisdicción no han de estar en contradicción con...”. Se reserva su actitud respecto de la tercera cuestión enumerada por el Presidente.

74. El Sr. SANDSTRÖM hace observar que el texto actual del artículo es mejor que el texto propuesto por el Sr. Amado pues obliga a los Estados a dictar las normas.

75. Faris Bey EL-KHOURI propone que en el comentario al artículo se recomiende la convocación de una conferencia de potencias marítimas, de preferencia

² A/CN.4/SR.321, párrs. 1 y 85 a 92.

bajo los auspicios de las Naciones Unidas, para que examine las cuestiones planteadas en los artículos 7, 8 y 9.

76. Sir Gerald FITZMAURICE hace observar que, en virtud de muchas convenciones marítimas vigentes, y en virtud del Código Internacional de Señales, aceptado por todos los países marítimos del mundo, el principio que preside el artículo se aplica ya en la actualidad. La Comisión no tiene por qué preocuparse de esta materia. El Sr. Sandström lleva razón en lo que ha dicho sobre la propuesta del Sr. Amado, que no afecta a la forma sino al fondo. La cuestión es tan importante que la Comisión debería declarar categóricamente que los Estados tienen la obligación de dictar normas sobre el uso de señales y sobre la prevención de abordajes en alta mar.

77. El Sr. AMADO dice que si la Comisión prefiere una disposición preceptiva, no insistirá en su propuesta.

78. El PRESIDENTE dice que todo el mundo parece estar de acuerdo en que la primera frase debería decir así:

“Los Estados dictarán para los buques que estén bajo su jurisdicción, normas sobre la utilización de señales y sobre la prevención de abordajes en alta mar”.

Así queda acordado.

79. El Sr. ZOUREK, refiriéndose a la tercera de las cuestiones enunciadas por el Presidente, dice que el criterio adoptado por la Comisión —por escasa minoría— en su anterior período de sesiones, tiene el defecto de que introduce la idea de volumen de tonelaje, basada en el poder económico o político, idea que es ajena al derecho internacional, que se basa en la igualdad de los Estados. Basta con pensar en las dificultades con que se tropezaría si se siguiera este criterio en la codificación del derecho del aire. Podría aceptarse la propuesta de Yugoslavia.

80. El Sr. SANDSTRÖM recuerda que los objetivos del derecho internacional son de carácter práctico, y añade que el principio de la mayor parte del tonelaje, en que se basa el texto, se deriva de consideraciones eminentemente prácticas.

81. El Sr. SCELLE dice que toda discusión sobre la igualdad real y teórica de los Estados será interminable e inútil. La Comisión debe pronunciarse sin demora sobre el problema.

82. Sir Gerald FITZMAURICE dice que sin duda alguna el criterio del Sr. Zourek es el que se aplica en general. Sin embargo, la cuestión que se está examinando constituye una excepción. No se trata de hacer un texto a la medida de las grandes potencias. Gran parte de los barcos que navegan por el mar son propiedad de pequeños Estados como Noruega y los Países Bajos. El Sr. Sandström tiene razón al subrayar el aspecto práctico de la cuestión. Los países que poseen grandes flotas se han visto ya obligados a estudiar atentamente el mejor medio de lograr el máximo de seguridad en el mar. En consecuencia, los métodos adoptados se aplican a la mayoría de los buques. Sería lamentable que una situación satisfactoria como la actual se alterara por una decisión —que no sería unánime— inspirada en consideraciones muy remotas de las necesidades técnicas esenciales. Votará en contra de la enmienda de Yugoslavia.

83. El Sr. PADILLA NERVO dice que lo esencial del argumento está contenido en la primera frase y

en la primera parte de la segunda, y que la frase final tiene un carácter puramente descriptivo. Como ha dicho Sir Gerald Fitzmaurice, las normas en cuestión existen ya y son respetadas. Como el artículo no perdería nada abreviándose, propone que se suprima en la segunda frase todo lo que sigue a la palabra “internacionalmente”.

84. Los Sres. SPIROPOULOS, AMADO y KRYLOV apoyan la propuesta del Sr. Padilla Nervo.

85. El PRESIDENTE somete a votación la propuesta del Sr. Padilla Nervo de que se supriman en la segunda frase del artículo 9 las palabras “para los buques que constituyen la mayor parte del tonelaje de los que participan en la navegación en alta mar”.

Por 9 votos contra 3, y 1 abstención, queda aprobada la propuesta del Sr. Padilla Nervo.

86. El PRESIDENTE propone que se remita al Subcomité el artículo 9, junto con las enmiendas, para que lo examine de nuevo teniendo en cuenta lo que se ha dicho en el debate.

Así queda acordado.

Se levanta la sesión a las 13.15 horas.

343a. SESION

Miércoles 9 de mayo de 1956, a las 10 horas.

SUMARIO

	<i>Página</i>
Régimen de alta mar (tema 1 del programa) (A/2934, A/CN.4/97 y Add.1, A/CN.4/99 y Add.1-6) (<i>continuación</i>)	
<i>Artículo 10.</i> Competencia penal en caso de abordaje ..	43
<i>Artículo 11.</i> Obligación de prestar auxilio	44
<i>Artículo 12.</i> Trata de esclavos	44
<i>Artículos 13 a 20.</i> Piratería	44
<i>Artículo 21.</i> Derecho de visita y registro	47
<i>Artículo 22.</i> Derecho de persecución	47

Presidente: Sr. F. V. GARCIA-AMADOR.

Relator: Sr. J. P. A. FRANÇOIS.

Presentes:

Miembros: Sr. Gilberto AMADO, Sr. Douglas L. EDMONDS, Sir Gerald FITZMAURICE, Faris Bey EL-KHOURI, Sr. S. B. KRYLOV, Sr. Radhabinod PAL, Sr. Carlos SALAMANCA, Sr. A. E. F. SANDSTRÖM, Sr. Georges SCELLE, Sr. Jean SPIROPOULOS, Sr. Jaroslav ZOUREK.

Secretaría: Sr. LIANG, Secretario de la Comisión.

Régimen de alta mar (tema 1 del programa) (A/2934, A/CN.4/97 y Add.1, A/CN.4/99 y Add.1 a 6) (*continuación*)

1. El PRESIDENTE invita a la Comisión a continuar el examen del tema 1 del programa: Régimen de alta mar.

ARTÍCULO 10. COMPETENCIA PENAL EN CASO DE ABORDAJE

2. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que es interesante observar que sólo dos países, China y Tur-