

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-

quía, son partidarios del principio afirmado en la sentencia que pronunció el Tribunal Permanente de Justicia Internacional en el caso del "Lotus".

3. Las demás observaciones formuladas por los gobiernos tratan exclusivamente de cuestiones de redacción, excepto la propuesta de la Unión Sudafricana que es de fondo y ha de ser examinada por la Comisión. El artículo no prevé el caso de un Estado que renuncie a la jurisdicción sobre sus nacionales incurso en responsabilidades penales o disciplinarias con motivo de un abordaje en alta mar. Hay ahí una cierta analogía con el caso en que un Estado renuncia a la inmunidad diplomática de que disfrutan sus nacionales y permite que otro Estado tenga jurisdicción sobre ellos.

4. El Sr. KRYLOV opina que no hay necesidad de modificar el texto y que debe rechazarse la propuesta de la Unión Sudafricana.

5. El Sr. PAL opina que, en todo caso, conviene revisar la redacción del artículo. En la primera frase del párrafo 1 se hace referencia al caso de "abordaje... o de cualquier otro incidente de la navegación" y unas líneas más adelante sólo se menciona el abordaje.

6. Además, al final de este párrafo figura la frase "cuya bandera enarbolaba el buque". Teniendo en cuenta que en el artículo 12 —Trata de esclavos— se utiliza la expresión "autorizados a enarbolar" su bandera, hace falta precisar si el criterio decisivo para reconocer la competencia de un Estado ha de ser la autorización para enarbolar su bandera o el hecho de navegar con ella.

7. En conjunto, la enmienda que proponen los Países Bajos constituye un texto mejor.

8. El Sr. SANDSTRÖM manifiesta que la enmienda de la Unión Sudafricana hace surgir la espinosa cuestión de si un Estado puede legítimamente renunciar a su jurisdicción en perjuicio de sus nacionales; es una cuestión que evidentemente ha de ser resuelta aplicando la jurisprudencia.

9. El PRESIDENTE indica que las cuestiones de que ha tratado el Sr. Pal serán estudiadas por la Subcomisión. La mayoría de la Comisión se pronuncia contra la propuesta de la Unión Sudafricana.

*Queda aprobado el Artículo 10, con la condición de que se modifique su redacción.*

#### ARTÍCULO 11. OBLIGACIÓN DE PRESTAR AUXILIO

10. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, explica que las enmiendas propuestas afectan únicamente a la redacción.

11. Desea señalar que la conclusión que figura en el párrafo 102 del documento A/CN.4/97/Add.1 es incompleta. Entre los dos párrafos del texto propuesto habría que añadir la última frase del actual artículo 11, que empieza con las palabras "después de un abordaje... Esta propuesta se basa en la del Gobierno de Yugoslavia.

12. Sir Gerald FITZMAURICE señala que en la propuesta de Yugoslavia se hace referencia "al otro buque" ("the other vessel") mientras que el Relator Especial emplea (en el texto inglés) las palabras "other vessels", que el orador considera demasiado vagas.

*Queda acordado transmitir al Subcomité, para que lo examine, el texto del párrafo 102 del documento A/CN.4/97/Add.1 propuesto por el Relator Especial.*

#### ARTÍCULO 12. TRATA DE ESCLAVOS

13. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que la única enmienda de fondo es la propuesta por el Gobierno de Israel, para que se sustituya la expresión "buque de guerra" por la expresión "buque del Estado". Desea recordar a la Comisión que el Consejo Económico y Social, en su último período de sesiones, decidió convocar una conferencia para aprobar una nueva convención sobre la abolición de la esclavitud, la trata de esclavos y las instituciones y prácticas análogas a la esclavitud. Parece que las partes correspondientes del proyecto que se presentará a esta conferencia concuerdan con los principios reconocidos en los artículos de la Comisión que tratan de la esclavitud.

14. El Sr. PAL desea que se precise el sentido de la expresión "ese propósito" porque cree que no concuerda con la primera parte de la frase.

15. Sir Gerald FITZMAURICE opina que la palabra fundamental de la segunda parte de la frase es "evitar". Si el Sr. Pal estima que un Estado ha de evitar en todos los casos que se usurpe su bandera, ésta es evidentemente una cuestión totalmente distinta. El propósito de este artículo es asegurar que el Estado cuya bandera enarbola el buque esté obligado a adoptar las medidas necesarias para evitar esa especial contingencia.

16. El Sr. SPIROPOULOS agradece a Sir Gerald Fitzmaurice la explicación que ha dado, pero duda de que la segunda parte de la frase sea realmente necesaria, ya que está implícita en la primera.

17. Sir Gerald FITZMAURICE no comparte esta opinión, porque la primera parte de la frase sólo hace referencia a la prevención y castigo del transporte de esclavos en buques autorizados a enarbolar la bandera de un Estado, mientras que la segunda parte de la frase se refiere al transporte de esclavos en buques que usurpan la bandera de ese Estado.

18. El Sr. PAL comprende ahora de qué se trata. La usurpación de la bandera de un Estado por un buque tiene generalmente consecuencias de carácter internacional. El artículo tiene por objeto atribuir la competencia al Estado cuyo pabellón ha sido abusivamente enarbolarado, para que pueda adoptar medidas preventivas. Sólo se atribuirá esta competencia en caso de abuso, y para este fin especial.

*Queda aprobado el artículo 12, con las modificaciones de redacción que se desprenden de la discusión.*

#### ARTÍCULO 13. PIRATERÍA

19. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que el Gobierno de los Países Bajos propone que se supriman las palabras "en alta mar" y que acepta dicha enmienda.

20. El Sr. KRYLOV también la acepta.

21. El Sr. PAL pregunta si, en caso de aprobarse esta propuesta, el Estado en cuyas aguas territoriales se cometa un acto de piratería permitirá que intervengan los buques de otro Estado.

22. El PRESIDENTE explica que es condición esencial de la piratería que el acto se cometa fuera de la jurisdicción de cualquier Estado. Un buque capturado en estas condiciones estará sometido a la jurisdicción del Estado del buque que ha efectuado la captura.

23. Sir Gerald FITZMAURICE señala que el artículo 14, párrafo 1, inciso b), tiene por objeto el caso de

actos de piratería cometidos en islas desiertas, no sometidas a la jurisdicción de ningún Estado. En este caso, la propuesta de los Países Bajos es lógica.

24. El Sr. AMADO manifiesta que la cooperación internacional sólo puede tener lugar en alta mar y por lo tanto la frase "en alta mar" en vez de precisar el sentido del artículo constituye una redundancia.

25. El Sr. SANDSTRÖM manifiesta que es evidente que todos los Estados tienen la obligación de suprimir la piratería donde quiera que exista.

26. El Sr. SPIROPOULOS propone que se añada a este artículo la primera frase del artículo 18 que dice: "o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de otro Estado".

27. El Sr. PAL indica que en la forma en que está redactado el artículo, puede parecer que la expresión "en alta mar" no se refiere al lugar en que se comete la piratería, sino al lugar en que han de adoptarse las medidas de cooperación. Conviene conservarla, pero indicando que abarca todos los casos de piratería. La solución propuesta por el Sr. Spiropoulos le parece muy acertada.

*Queda aprobado el artículo 13 con la enmienda propuesta por el Sr. Spiropoulos.*

#### ARTÍCULO 14

28. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que el Gobierno de los Países Bajos ha propuesto que se precise que este artículo no se refiere a los buques de guerra ni a otros buques pertenecientes al Estado y destinados a un servicio oficial y no comercial.

29. El Sr. KRYLOV mantiene la actitud que adoptó cuando se discutió este artículo en el séptimo período de sesiones.<sup>1</sup>

30. El Sr. LIANG, Secretario de la Comisión, señala que después del último período de sesiones se ha planteado el problema de la interpretación del inciso *b*) del párrafo 1, en relación con la cuestión de la esclavitud. El problema consiste en si los actos a que hace referencia el artículo 14 se consideran actos de piratería cuando han sido cometidos en territorio no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. El orador estima que este inciso supone una relación estrecha entre la piratería y la alta mar, pero sería conveniente precisar el sentido de la frase "territorio no sometido a la jurisdicción de ningún Estado".

31. Sir Gerald FITZMAURICE opina que el párrafo 1 resuelve este problema al hablar "de un buque o de una aeronave de carácter privado".

32. El Sr. SPIROPOULOS, aunque comparte esta opinión, señala el supuesto de la tripulación de un buque que desembarca en "tierra de nadie" y comete un acto de piratería a 100 millas de la costa. Es imposible que un artículo como éste comprenda todos los casos.

33. Subraya que el texto constituye un mínimo de definición de la piratería. Todos los Estados tienen el derecho de castigar otros actos de piratería además de los mencionados, como puede verse comparando el artículo en cuestión con la legislación de cada Estado en materia de piratería.

34. El Sr. AMADO, aunque comprende el punto de vista del Sr. Liang, propone que la cuestión del territorio no sometido a la jurisdicción de ningún Estado se deje al Subcomité.

35. El Sr. SPIROPOULOS se une a esta propuesta y dice que convendría precisar en el comentario que los territorios a que se hace referencia en este artículo son islas desiertas o bajíos, etc., y no territorios situados en lugares remotos del país.

36. El Sr. LIANG, Secretario de la Comisión, dice que, en el caso que ha citado, su interpretación del artículo 14, a saber, que la piratería está constituida por actos cometidos en alta mar o por buques que se encuentran en alta mar, se basa parcialmente en la primera parte del párrafo 1 a que ha hecho referencia Sir Gerald Fitzmaurice. No obstante, la frase "o de una aeronave de carácter privado" puede servir de base para otra interpretación si no se precisa más el sentido de este artículo.

37. El Sr. ZOUREK mantiene las reservas que formuló sobre la definición de la piratería, en el séptimo período de sesiones.<sup>2</sup> En particular, estima que los actos de violencia y depredación a que se refiere el artículo 14 constituyen actos de piratería aunque sean cometidos *a*) para fines políticos, *b*) por buques de guerra o aeronaves militares, o *c*) por aeronaves o hidroaviones contra aeronaves o hidroaviones extranjeros, a menos que, en los tres casos mencionados, se trate de actos de agresión; *d*) partiendo de la alta mar contra buques, personas o bienes situados en las aguas territoriales o en las aguas interiores, o contra la tierra firme.

38. El problema planteado por el Sr. Liang está relacionado con las observaciones de la Unión Sudafricana. La cuestión de las aeronaves en general, en relación con la piratería, presenta gran interés y tiene varios aspectos como, por ejemplo, la cuestión de si los actos de violencia cometidos por una aeronave que parte de una isla desierta o de otro lugar no sometido a la jurisdicción territorial de un Estado pueden considerarse como actos de piratería. Existe una estrecha analogía entre buques y aeronaves, y la intención y la violencia son elementos comunes de los actos de esa naturaleza cometidos por aquéllos y por éstas.

39. El Sr. SPIROPOULOS propone que la Comisión se limite a examinar los actos de piratería cometidos por los buques. No sabe si se tiene noticia de actos de piratería cometidos por aeronaves. Sería un error complicar aún más una cuestión que ya da lugar a discusiones. A este respecto, es necesario volver a examinar el punto 5 del primer párrafo del comentario al artículo.

40. El Sr. PAL propone que en la primera frase del texto inglés se sustituya la palabra "is" por la palabra "includes" y que se supriman, en el párrafo 1, las palabras "o de una aeronave de carácter privado".

41. Hace observar además que las palabras "aquél en que", del inciso *a*) del párrafo 1, inducen a cierta confusión. No se trata de excluir el buque "en que" se comete el acto de piratería, sino aquél de que se parte para cometer dicho acto. Un acto de piratería "contra" un buque se cometerá normalmente a bordo de este último. Hay que precisar que la frase no se

<sup>1</sup> A/CN.4/SR.330, párr. 36.

<sup>2</sup> A/CN.4/SR.321, párr. 4.

refiere al buque pirata partiendo del cual se pueda cometer el acto de piratería “contra” otro buque, o “a bordo” de otro buque.

42. Sir Gerald FITZMAURICE opina que es necesaria una definición precisa de la piratería, pues da a los buques de guerra de todos los países el derecho de visita y registro y el derecho de captura.

43. El Sr. Spiropoulos tiene razón al señalar que las definiciones de piratería adoptadas por los distintos países varían. No obstante, en los actos cometidos fuera de las aguas territoriales de un Estado, la jurisdicción de sus buques está limitada por la definición que da el derecho internacional de la piratería.

44. Por lo que se refiere a la segunda propuesta del Sr. Pal, no cree conveniente suprimir la referencia a la aeronave de carácter privado, pues la Comisión no debe ignorar ese aspecto de la piratería que, aunque es nuevo, es perfectamente posible. Los buques pueden ser vigilados por las aeronaves en tiempo de guerra; también puede utilizarse la aviación para proteger las pesquerías situadas en las aguas territoriales. No es difícil imaginar un acto de piratería cometido por una aeronave, especialmente si se trata de un hidroavión.

45. El Sr. PAL reconoce el valor del argumento de Sir Gerald Fitzmaurice cuando dice que es necesario definir con precisión el término “piratería”.

46. El Sr. SPIROPOULOS dice, con relación a la aeronave de carácter privado, que hará simplemente una sugerencia sin carácter de verdadera propuesta. Su único deseo es evitar complicaciones innecesarias. Aunque reconoce el valor de la argumentación de Sir Gerald Fitzmaurice, continúa pensando que conviene examinar de nuevo el punto 5 del primer párrafo del comentario.

47. Contestando al Sr. KRYLOV, el Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, explica que la supresión de la referencia a la aeronave de carácter privado facilitaría evidentemente la tarea del Subcomité. No obstante, las observaciones de Sir Gerald Fitzmaurice son convincentes y el texto sería más completo si se conservara la referencia a la aeronave de carácter privado.

48. El Sr. AMADO propone que cuando se examine de nuevo el texto del inciso b) del párrafo 1 se tome como base el punto 4 del primer párrafo del comentario.

49. El Sr. KRYLOV y el Sr. ZOUREK desean que conste en acta su oposición al artículo en su redacción actual.

*Queda aprobado el artículo 14 con los cambios de redacción que resultan de la discusión.*

#### ARTÍCULO 15

50. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, señala que el Gobierno de los Países Bajos formula la misma propuesta que en el caso del artículo 14, es decir, que se asimilen los buques de guerra a los buques pertenecientes al Estado y destinados a un servicio oficial y no comercial. Las demás propuestas se refieren únicamente a la redacción.

51. El Sr. KRYLOV estima que debe conservarse el texto tal como está redactado y que debe rechazarse la propuesta de los Países Bajos por no corresponder a la realidad.

52. Sir Gerald FITZMAURICE, aunque comparte la opinión del Sr. Krylov de que no debe modificarse el texto aprobado, opina que la Comisión ha de examinar atentamente una propuesta de fondo formulada por un gobierno.

53. La Comisión ha estimado que la piratería es fundamentalmente un acto cometido por la tripulación o los pasajeros de un buque actuando por cuenta propia, lo que excluye a los buques de guerra. No obstante, existe un nuevo tipo de buques que, sin ser buques de guerra, dependen de la autoridad del Estado. Por lo tanto, la propuesta de los Países Bajos tienen un cierto valor. Es evidente que el caso previsto en el artículo 15 es excepcional, pero, si puede darse en un buque de guerra, es mucho más probable que se produzca en el caso de otros tipos de buques pertenecientes al Estado. Convendría que el Subcomité se pronunciara sobre esta cuestión.

54. El Sr. PAL comparte esta idea de Sir Gerald Fitzmaurice y estima que en esta materia la precisión es esencial.

55. Por lo que se refiere a la redacción, llama la atención sobre el hecho de que mientras el artículo 14, párrafo 1, hace referencia a los actos cometidos “por la tripulación o los pasajeros de un buque... de carácter privado”, el artículo 15 menciona únicamente los actos perpetrados a bordo de un buque, sin más. Convendría precisar que se trata de actos cometidos por personas.

*Queda aprobado el artículo 15 con los cambios en la redacción que resultan de la discusión.*

#### ARTÍCULO 16

56. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, declara que las observaciones de los gobiernos se refieren únicamente a cuestiones de redacción.

57. El Sr. SANDSTRÖM hace observar que el Relator Especial encuentra aceptable la enmienda del Gobierno de Bélgica, de que se suprima la limitación del período de tiempo en que un buque o una aeronave se considera pirata.

58. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, propone que el Subcomité se ocupe de este problema.

59. El Sr. SANDSTRÖM accede.

*Queda acordado transmitir al Subcomité, para que lo examine, el artículo 16 y la cuestión planteada por el Sr. Sandström.*

#### ARTÍCULO 17

*Queda aprobado, sin observaciones, el artículo 17.*

#### ARTÍCULO 18

60. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, estima que no es necesaria ninguna disposición sobre el destino del buque pirata después de la captura, como propone el Gobierno del Reino Unido. No conviene que la Comisión entre en demasiados detalles y puede dejarse esta cuestión a la legislación de cada país.

61. Sir Gerald FITZMAURICE, aunque no disiente de la opinión del Relator Especial, indica que el Gobierno del Reino Unido desea que se precise que la palabra “bienes”, de la segunda frase, comprende también el buque, pues el texto actual puede interpretarse

erróneamente en el sentido de que el Estado que captura un buque pirata sólo puede interponer una acción respecto de los bienes que se encuentren a bordo.

62. El Sr. SANDSTRÖM considera, como el Gobierno del Reino Unido, que es necesaria una disposición sobre el destino que hay que dar al buque pirata después de capturado, especialmente porque la confiscación no está siempre justificada, por ejemplo, cuando la tripulación se ha amotinado.

63. El Sr. SCELLE comparte la opinión de Sir Gerald Fitzmaurice.

64. El Sr. PAL estima que el texto es muy oscuro y que conviene revisarlo para precisar que el Estado que apresa un buque pirata o un buque capturado a consecuencia de actos de piratería puede interponer una acción respecto de uno de estos buques, o de ambos.

65. El Sr. PADILLA NERVO dice que el punto de vista de Sir Gerald Fitzmaurice podría recogerse insertando en la segunda frase las palabras “buques, aeronaves o” después de las palabras “medidas a tomar sobre los”.

*Queda aprobada la enmienda del Sr. Padilla Nervo.  
Queda aprobado el artículo 18, con la enmienda.*

#### ARTÍCULO 19

66. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que las observaciones de los gobiernos se limitan a cuestiones de redacción. Accede a que se modifique la redacción del artículo, a fin de que concuerde con el artículo 21, párrafo 3.

*Queda aprobado el artículo 19, con esta enmienda.*

#### ARTÍCULO 20

67. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, indica que el Gobierno de la Unión Sudafricana estima que convendría quizá estipular que el buque atacado por un pirata, que haya rechazado el ataque, puede apresarse al buque pirata hasta que llegue un buque de guerra. Como ha hecho constar en el párrafo 140 del addendum a su informe (A/CN.4/97/Add.1), esta disposición es innecesaria pues una aprehensión provisional equivale al ejercicio del derecho de legítima defensa.

68. El Sr. SCELLE comparte la opinión del Relator Especial. Además, el texto, según está redactado actualmente, va más allá que las legislaciones nacionales en materia de legítima defensa, pues permite a un buque que haya rechazado el ataque de un buque pirata, ejerza provisionalmente las facultades de policía de un buque de guerra, lo que concuerda completamente con su teoría de que, a falta de autoridades públicas, las funciones de éstas han de ser desempeñadas por alguien que esté en condiciones de hacerlo.

69. El PRESIDENTE dice que quizá, teniendo en cuenta la limitación consignada en el artículo 20, convendría precisar en el comentario que los buques de carácter privado sólo estarán autorizados para efectuar una aprehensión provisional en caso de legítima defensa.

70. Sir Gerald FITZMAURICE piensa que esta puede aclararse en el comentario y estima que no debe modificarse el artículo.

*Queda aprobado que se incluya en el comentario una frase que recoja la afirmación que se hace en el*

*párrafo 140 del addendum al informe del Relator Especial (A/CN.4/97/Add.1).*

*Queda aprobado el artículo 20 sin modificación.*

#### ARTÍCULO 21. DERECHO DE VISITA Y REGISTRO

71. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, hace observar que la Comisión, después de un detallado examen, ha rechazado la propuesta de la Unión Sudafricana de que se extienda la aplicación del inciso b) del párrafo 1 a la alta mar, en vez de limitarla a las zonas marítimas donde se sospecha que se efectúa la trata de esclavos, por estimar que podría dar lugar a abusos y servir de pretexto para registrar buques en zonas en los que no existe trata de esclavos.<sup>3</sup> Propone que la Comisión mantenga la decisión adoptada en el último período de sesiones.

*Así queda acordado.*

*Queda aprobada la enmienda de los Países Bajos de que se sustituyan las palabras del párrafo 1 “en el mar” por las palabras “en alta mar”.*

72. Sir Gerald FITZMAURICE explica que la razón por la cual el Reino Unido desea que, en el párrafo 3, se sustituyan las palabras “el perjuicio” por las palabras “todo perjuicio”, es que, en realidad, puede que no haya habido ningún perjuicio.

73. El Sr. PAL estima que si no se suprime la palabra “sufrido” la enmienda del Reino Unido no daría ningún resultado.

74. Sir Gerald FITZMAURICE, cree que este argumento tiene poca fuerza, pero piensa que quizás el Sr. Pal preferiría insertar la frase “todo perjuicio que pueda haber sufrido.”

*Queda aprobada la redacción propuesta por Sir Gerald Fitzmaurice.*

75. El Sr. AMADO pregunta si la palabra “loss” es el equivalente exacto de la palabra francesa “dommage” que, a su juicio, tiene un sentido más amplio.

76. El Sr. PADILLA NERVO estima que el texto sería más completo si se hiciera referencia a daños y perjuicios.

77. Sir Gerald FITZMAURICE opina también que convendría que en el párrafo 3 se hablase de daños y perjuicios, teniendo en cuenta especialmente que un acto de piratería puede no causar daños, y sí perjuicios, por el retraso que haga sufrir al buque.

*Queda acordado insertar las palabras “daños o” antes de la palabra “perjuicios” del párrafo 3.*

*Queda aprobado el artículo 21 con las enmiendas.*

#### ARTÍCULO 22. DERECHO DE PERSECUCIÓN

78. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que algunos gobiernos han formulado observaciones sobre el fondo del artículo 22, que la Comisión debe examinar. En primer lugar, hay la cuestión planteada por el Gobierno del Brasil, que estima que para que el Estado ribereño pueda ejercer el derecho de persecución es suficiente que tenga serios motivos para creer que se ha cometido o está a punto de cometerse una infracción de sus leyes y reglamentos. Quizá no sea absolutamente necesario insertar una disposición especial a este efecto,

<sup>3</sup> A/CN.4/SR.288, párrs. 12-54, A/CN.4/SR.289, párrs. 2-42 y 54-66.

pero el Relator está dispuesto a modificar el artículo redactando la primera frase como sigue: "La persecución de un buque extranjero cuando el Estado ribereño tenga serios motivos para sospechar que ha cometido una infracción de sus leyes y reglamentos...".

79. El Sr. PADILLA NERVO hace suya la observación del Gobierno del Brasil y se une a la propuesta del Relator Especial.

80. Sir Gerald FITZMAURICE opina que podría darse satisfacción al Gobierno del Brasil suprimiendo en el párrafo 1 las palabras "por infracción de las leyes y reglamentos del Estado ribereño". La persecución incesante sólo está autorizada cuando el buque no ha obedecido la orden de detención dada por un buque de vigilancia. De otro modo, el buque extranjero no podría darse cuenta de que es objeto de persecución. Es de suponer que esta orden sólo se dé cuando se observa que el buque extranjero comete una infracción o se tengan serios motivos para sospechar que esta infracción ha sido ya cometida.

81. El PRESIDENTE, en su calidad de miembro de la Comisión, declara que si se suprime la frase en que se precisan las condiciones que deben cumplirse para poder ejercer el derecho de persecución incesante, como propone Sir Gerald Fitzmaurice, los Estados ribereños tendrían demasiada libertad.

82. El Sr. SCELLE sostiene que el derecho de persecución incesante sólo puede ejercerse cuando se ha cometido una infracción de las leyes del Estado ribereño. Evidentemente, el fin de la enmienda de Sir Gerald Fitzmaurice es limitar el artículo a cuestiones de procedimiento sin especificar los casos en que está autorizada la persecución incesante.

83. El Sr. SANDSTRÖM estima que conviene conservar la frase que Sir Gerald Fitzmaurice desea suprimir.

84. El Sr. PAL no considera apropiado reunir en el mismo artículo las condiciones que justifican el ejercicio del derecho de persecución incesante y los detalles técnicos sobre la forma en que se ha de ejercitar ese derecho.

85. El Sr. PADILLA NERVO comparte la opinión del Sr. Pal y hace observar que se le daría satisfacción si se aprobara la enmienda de Sir Gerald Fitzmaurice. En este caso, la Comisión podría prescindir de la propuesta del Gobierno del Brasil.

86. El Sr. SCELLE considera que el artículo debe limitarse a señalar cuál es el procedimiento para ejercer la persecución incesante. No es partidario de que se enumeren en otro artículo los distintos casos en que esa persecución está autorizada, porque una lista de esta naturaleza no puede ser completa ni, por lo tanto, satisfactoria.

87. El Sr. ZOUREK dice que es difícil que la Comisión apruebe la enmienda de Sir Gerald Fitzmaurice porque concedería a los Estados ribereños un derecho de persecución demasiado amplio.

88. El Sr. AMADO no se opone a dicha enmienda; las palabras en cuestión no afectan al sentido del artículo, y es indiferente que se conserven o se supriman para que los Estados ejerzan el derecho de persecución.

89. El Sr. SCELLE hace observar que si se conserva dicha frase el Estado ribereño sólo podrá perseguir y apresar un buque extranjero cuando pueda probar que se ha cometido una infracción de sus leyes, lo cual, a su juicio, no es cierto, porque el Estado ribereño está

autorizado a perseguir a un buque extranjero por otros motivos como, por ejemplo, en defensa de un interés internacional. En el caso de que su acción no esté justificada, el Estado del buque perseguido podrá reclamar una indemnización por los daños sufridos. Se declara pues de nuevo partidario de la enmienda de Sir Gerald Fitzmaurice.

90. Sir Gerald FITZMAURICE, pide excusas al Sr. Scelle, y dice que retirará su enmienda porque tiene más consecuencias de lo que había supuesto. Apoya, pues, la enmienda del Relator Especial.

91. El Sr. SPIROPOULOS estima que debe conservarse esta frase y que es imposible aceptar otras consideraciones, como las expuestas por el Sr. Scelle. La persecución incesante sólo puede estar justificada cuando un buque extranjero ha cometido una infracción de las leyes del Estado ribereño.

92. La cuestión planteada por el Gobierno del Brasil es muy delicada y el orador estima que quizá sería preferible dejar el texto tal como está redactado.

*Queda aplazada la continuación del examen del artículo 22 hasta la próxima sesión.*

Se levanta la sesión a las 13.10 horas.

## 344a. SESION

*Viernes 11 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 22. Derecho de persecución ( <i>continuación</i> ) ..	48

*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*)

1. El PRESIDENTE invita a la Comisión a seguir examinando el artículo 22 (A/2934).

#### ARTÍCULO 22. DERECHO DE PERSECUCIÓN (*continuación*)

2. El Sr. PAL, reiterando su convicción de que las condiciones que deben cumplirse para que se pueda ejercer el derecho de persecución incesante y la persecución en sí, han de tratarse por separado, propone que se sustituya la primera frase del párrafo 1 por el texto siguiente:

1. El Estado ribereño podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando tenga motivos fundados para creer que ha cometido una infracción