

medio que difícilmente entra dentro de los límites de la institución del derecho de persecución incesante, según él lo entiende. No puede aceptar la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice.

58. El Sr. EDMONDS dice que la Comisión no ha de olvidar los principios fundamentales. Se admite que puede ejercerse el derecho de persecución incesante cuando el buque de un Estado ribereño sepa, o tenga motivo para sospechar, que se han infringido o se están infringiendo las leyes del Estado. En tales circunstancias, el derecho de persecución incesante puede ejercerse a partir del momento en que se haya emitido la orden de detenerse. Dado el creciente uso de las aeronaves como parte de las fuerzas de policía de los Estados ribereños, no hay razón para que la orden de detenerse no pueda ser dada por una clase de buque —o por un avión— y que la persecución sea continuada por un buque de otro tipo. Lo importante es el derecho fundamental de dar la orden de detenerse y de emprender la persecución incesante, y no los medios que para ello se empleen.

59. El Sr. SANDSTRÖM y el Sr. SCHELLE no ven razón alguna para no aceptar que un buque emprenda la persecución y que la prosiga otro.

60. El Sr. PADILLA NERVO comparte esta opinión y señala que en el párrafo 1 no se dispone que el buque perseguidor haya de ser el mismo que ha dado la orden de detenerse. El derecho de persecución incesante se concede al Estado, y no al instrumento empleado en el ejercicio de este derecho.

61. Sir Gerald FITZMAURICE dice que es bastante frecuente que un buque empiece la persecución y otro la prosiga. Nunca se ha dicho que esta práctica sea necesariamente ilegal, siempre que no se produzca una solución de continuidad en la persecución.

Queda aplazado el examen del artículo 22.

Se levanta la sesión a las 13.10 horas.

345a. SESION

Lunes 14 de mayo de 1956, a las 15 horas

SUMARIO

	Página
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 22. Derecho de persecución incesante (continuación)	53
Artículo 23. Contaminación de la alta mar	57

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 SCHELLE, 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 que continúe el estudio del artículo 22, teniendo en cuenta el addendum del Relator Especial a su informe sobre el régimen de alta mar (A/CN.4/97/Add.1).

ARTÍCULO 22. DERECHO DE PERSECUCIÓN INCESANTE (continuación)

2. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que de las dos propuestas de los Países Bajos que figuran en los párrafos 153 y 155, la primera en realidad es un proyecto de enmienda para mejorar la última frase del párrafo 3 del artículo.

Queda aprobada la propuesta de los Países Bajos que figura en el párrafo 153 del addendum.

3. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que la segunda propuesta de los Países Bajos es de fondo. La cuestión se ha discutido ya y espera que el texto propuesto será aprobado.

4. Sir Gerald FITZMAURICE dice que la propuesta de los Países Bajos es peligrosamente vaga. La concesión de un derecho tan fuerte como el de persecución incesante, ha de ser precisada claramente. Propone que se modifique el texto para que diga: "El derecho de persecución incesante puede ser ejercido solamente por buques de guerra y otros buques públicos especialmente autorizados para ello."

5. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, y el Sr. SPIROPOULOS aceptan esta propuesta.

Queda aprobada la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice.

6. El PRESIDENTE propone que la Comisión vuelva a estudiar la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice para que se añadan tres nuevos párrafos¹.

7. El Sr. AMADO, recordando lo que dijo en la sesión anterior², manifiesta que se abstendrá de votar tanto en el artículo de la zona contigua, como sobre la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice de que se extienda el derecho de persecución incesante a las aeronaves.

8. Sir Gerald FITZMAURICE acepta la enmienda del Sr. Padilla Nervo³ al nuevo párrafo 7 que él ha propuesto, relativa a la posibilidad de que la aeronave proceda por sí misma a la captura del buque infractor.

9. Por lo que respecta a la cuestión de si el derecho de persecución incesante ha de ser ejercido por un solo buque, aunque en la práctica la persecución normalmente es iniciada y terminada por el mismo buque, ha habido casos en que ha participado en ella más de un buque. Sería ilógico considerar dicha práctica como necesariamente ilegítima, mientras no se rompa la continuidad en la persecución. Las autoridades del Estado ribereño tienen la obligación de mantener la persecución desde el momento en que se dé la orden de detención. Si así lo hacen, es muy posible que nada se oponga a que un segundo buque releve al primero.

10. Si ese principio se acepta para las unidades de superficie, debe admitirse indiscutiblemente también para las aeronaves. Duda que el argumento que se opone a

¹ A/CN.4/SR.344, párr. 35.

² *Ibid.*, párrs. 17, 18 y 57.

³ *Ibid.*, párr. 55.

que se conceda el derecho de persecución incesante a las aeronaves tenga fundamento. Toda la cuestión está en la manera de aplicar un principio admitido de derecho internacional. Como ya dijo anteriormente, en la práctica resultaría imposible negar a las aeronaves el derecho de participar en la persecución incesante, y para evitar abusos como el que mencionó en la sesión anterior⁴, es natural que ese derecho se reconozca pero también que se reglamente.

11. El Sr. EDMONDS, recordando lo que dijo en la sesión anterior sobre los principios fundamentales⁵ e insistiendo en lo que es esencial en el derecho de persecución incesante, señala que si el buque perseguido no intenta escapar, la detención se efectuará dentro del mar territorial. ¿Es lógico, por lo tanto, dejar escapar al buque perseguido simplemente porque el buque del Estado ribereño que lo detiene no es el mismo que dió la orden de detenerse? A este respecto una aeronave se encuentra exactamente en la misma situación que un buque. Las aeronaves se emplean ya en varios servicios de protección de los Estados y si tienen las mismas posibilidades que una unidad de superficie no se les debe impedir que participen en una persecución incesante.

12. El Sr. SPIROPOULOS dice que la cuestión del empleo de aeronaves en la persecución incesante y la de la sustitución de un buque por otro deben mantenerse separadas y que la segunda es verdaderamente fundamental. Duda de que Sir Gerald Fitzmaurice pueda citar un solo caso de persecución incesante en que el buque que ha efectuado la captura no haya sido el mismo que dió la orden de detenerse. Aunque existieran, duda de que una captura efectuada en estas circunstancias pueda considerarse como legítima. Piensa en la posibilidad de un buque perseguido en alta mar por un buque del Estado ribereño que no sea bastante rápido para darle alcance y pida a otro buque que continúe la persecución. ¿La Comisión quiere realmente autorizar este procedimiento? Antes de tomar una decisión tendría que decidir si quiere atenerse al derecho marítimo internacional actual o si desea ampliar sus disposiciones tradicionales. A su juicio el derecho existente exige que el mismo buque inicie y termine la persecución.

13. Existe aquí, tal vez, una cierta analogía con la práctica que permite, en virtud de un tratado, que las autoridades de un Estado persigan hasta una distancia limitada a un delincuente que haya entrado en el territorio de un Estado vecino con la condición esencial de que la persecución la continúe la misma persona que la inició.

14. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que, por lo que sabe, nunca se ha reconocido en derecho internacional que pueda participar más de un buque en la persecución incesante. Siguiendo los principios adoptados por la Conferencia de Codificación de La Haya de 1930, el párrafo 3, habla de "buque perseguidor". Aceptar el principio de que la persecución puede efectuarse legítimamente por varios buques equivaldría a ampliar el derecho internacional existente. Desde luego, si el derecho de persecución incesante se extendiera a las aeronaves, implicaría lógicamente autorizar la persecución colectiva efectuada por varias unidades de superficie.

15. El Sr. EDMONDS manifiesta que el hecho de que no exista quizá un precedente que legitime la participación de más de un buque en la persecución incesante,

no es una razón para negar el principio. Compara el caso con el de un policía que persiga a un malhechor y que, por causas físicas, se vea obligado a pedir la ayuda de un camarada. No podrá decirse en este caso que la detención es ilegal sólo porque ha cambiado el agente de policía. Del mismo modo, es legal y es razonable no permitir que un buque perseguido pueda escapar a la aplicación de la ley.

16. El Sr. SPIROPOULOS, contestando al Sr. Edmonds, dice que no se trata del mismo caso, porque el malhechor que huya de la policía permanece en el territorio nacional. Mientras el barco perseguido permanece dentro de aguas territoriales, pueden participar en la persecución cualquier número de buques, pero la situación cambia totalmente una vez que el buque entra a alta mar, donde el derecho internacional limita específicamente los derechos de persecución incesante. Si la Comisión desea verdaderamente ampliar el derecho internacional existente, dando al Estado ribereño una jurisdicción mayor, no se opondrá a ello. Pero se abstendrá de votar.

17. Faris Bey EL-KHOURI dice que, como señala el Relator Especial, quizá no haya ningún precedente que autorice una persecución incesante efectuada por varios buques. Esto, sin embargo, no es una razón para prohibirla. No puede imaginar una legislación cuyo efecto sea ayudar a un delincuente a escapar. Comparte la opinión del Sr. Edmonds e insiste en que la persecución efectuada por varios buques no ha de estar prohibida por el derecho internacional.

18. El Sr. EDMONDS, contestando al Sr. Spiropoulos, dice que teóricamente, cuando se ha desobedecido una orden de detención y se inicia una persecución incesante, desde el punto de vista de la jurisdicción, la alta mar ha de ser considerada como parte del mar territorial, y el Estado ribereño ha de poder ejercer en él la misma autoridad.

19. El Sr. PADILLA NERVO, aceptando la opinión del Sr. Edmonds, dice que si se reconoce un derecho al Estado, no puede lógicamente limitarse su aplicación restringiendo los medios de ejercerlo. Si un Estado ribereño lleva a efecto una captura en alta mar y en el ejercicio de este derecho emplea un buque distinto del que inició la persecución, no cree que ningún tribunal discuta la legitimidad de la captura. En los casos que él recuerda, la discusión giró siempre sobre la posición del buque perseguido; no recuerda ningún caso en que se haya discutido el número de buques empleados por el Estado ribereño en la persecución. La Comisión no debe imponerse trabas apejándose a un absolutismo tradicional. Repite que si se reúnen las condiciones necesarias, los medios con los que se ejerza el derecho de persecución incesante tienen poca importancia; la cuestión de los instrumentos empleados es puramente secundaria. Apoyará la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice.

20. El Sr. ZOUREK dice que para adelantar en la discusión es preciso tener en cuenta dos hechos. Primero, el concepto clásico de persecución está basado en el empleo de buques y no de aeronaves. En segundo lugar, las aeronaves del Estado ribereño tienen el derecho de capturar a un buque extranjero que ha infringido las leyes del Estado, cuando se halla en las aguas territoriales. Lo único que hay que decidir en este momento es si se ha de reconocer a las aeronaves, *de lege ferenda*, el derecho de perseguir y detener en alta mar a los buques extranjeros, o por lo menos el de participar en

⁴ A/CN.4/SR.344, párr. 38.

⁵ *Ibid.*, párr. 58.

la persecución realizada por un buque de guerra perteneciente al mismo Estado.

21. El Relator Especial ha utilizado un argumento de peso al decir que, habiendo una gran diferencia de velocidad entre el perseguidor y el perseguido, no hay necesidad de reconocer este derecho. Sir Gerald Fitzmaurice ha subrayado las dificultades prácticas de que una aeronave efectúe una captura sin poner en peligro la vida de la tripulación del buque perseguido y ha exhortado a que el derecho internacional tome en cuenta los progresos de la técnica. Considera que en este sentido no hay gran diferencia entre el empleo de un buque y el de una aeronave, tanto si el buque perseguido obedece a la orden de detenerse o no. En este último caso puede ser necesario emplear la fuerza y la cuestión de si la emplea una unidad del aire o una unidad de superficie, tiene poca importancia.

22. A este respecto es interesante examinar el empleo de aeronaves. Constituyen un tipo de unidades de las que conviene definir el régimen jurídico en lo relativo al ejercicio del derecho de persecución.

23. La Comisión se encuentra frente a un nuevo concepto teórico. Si se propone extender el derecho internacional ampliando la jurisdicción del Estado ribereño, ha de decirlo claramente.

24. El Sr. SCALLE dice que la cuestión es en realidad muy sencilla; si un buque es objeto de persecución incesante, lo es en virtud de un derecho generalmente aceptado por el derecho internacional. Al ejercerlo, el Estado ribereño ejerce jurisdicción internacional, no porque sus intereses hayan sido violados, sino como resultado de las disposiciones del derecho internacional referentes a la protección de esos intereses. Puesto que el derecho internacional da al Estado ribereño esta jurisdicción especial, es esencial que se logre un resultado efectivo en la aplicación de ese derecho y, por lo tanto, sería absurdo tratar de prohibir a los Estados que utilicen aeronaves en el ejercicio del derecho de persecución incesante. El empleo de una aeronave y un buque en dicha persecución no puede evitarse; y si se reconoce el derecho de utilizar una aeronave y un buque, hay que reconocer también el de utilizar varios buques.

25. Además, es posible que las aeronaves no sean el único medio distinto del buque que pueda utilizarse en la persecución incesante. Tal vez en el porvenir el hombre inventará un rayo que paralice al buque delincuente y le impida escapar. El desarrollo de la inventiva humana no puede perderse de vista y nadie puede impedir que el derecho internacional se aplique con los medios más adecuados de que se disponga. El hecho de que la persecución incesante pueda ser efectuada por varios instrumentos es sólo un reflejo de la aplicación de la técnica al derecho internacional. La razón por la cual esta cuestión no se había estudiado antes, es simplemente porque no se había presentado la necesidad de ello. Se une a la opinión del Sr. Padilla Nervo.

26. El Sr. PAL apoya la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice; nada que sepa, autoriza a afirmar que la persecución incesante haya de ser continuada y terminada por el buque que la ha empezado. Por lo menos, en ningún caso se ha planteado y decidido en uno u otro sentido esta cuestión. En cambio, se han dado casos en que la persecución ha sido efectuada por dos o más buques en relevo sucesivo, pero se ha puesto en duda la legitimidad de la persecución por esta razón. En estas condiciones, es difícil afirmar que esté bien definido el

derecho relativo a la cuestión, y que el derecho internacional no autoriza la persecución realizada por dos o más buques que se releven sucesivamente. Y aunque el derecho estuviera definido en este sentido, el Sr. Pal estaría dispuesto a hacer extensivo el derecho de persecución a dos o más buques en sucesión. En realidad, el derecho de persecución se reconoce al Estado ribereño y no a un buque determinado, como se desprende claramente del párrafo 1 del artículo. No es lógico exigir que lo ejerza un solo buque. Si se cumplen los requisitos necesarios para que exista el derecho, y si se empieza la persecución de una manera regular, no hay razón alguna para que no se permita su prosecución o su terminación por cualquier medio apropiado para someter al infractor.

27. El argumento del Sr. Spiropoulos no tiene fuerza porque el delincuente a quien se refería puede cruzar la frontera y entrar en un territorio extranjero. En cambio, un buque que entra en la alta mar entra en una parte del mar abierta a todos. En esta materia, siempre es fácil que la analogía induzca a confusión. Si el derecho de persecución subsiste y puede ser ejercido por varios agentes de policía, en tanto que el malhechor permanece en el territorio nacional, también subsiste si entra en tierra de nadie. Sólo podría cesar cuando el malhechor entrara en un territorio prohibido para el policía perseguidor.

28. El Sr. LIANG, Secretario de la Comisión, refiriéndose al caso del "I'm Alone" dice que la sentencia del Tribunal⁶ no resolvió definitivamente el problema, pero que de sus conclusiones se podrían deducir argumentos favorables a la tesis de Sir Gerald Fitzmaurice. El buque canadiense "I'm Alone" fué perseguido primero por un guardacostas de los Estados Unidos de América al cual se unió otro guardacostas; ambos emprendieron la persecución conjuntamente. El "I'm Alone" fué hundido finalmente por el segundo de esos buques en circunstancias no precisadas. El Tribunal declaró que el empleo de "fuerza necesaria y razonable" por parte del buque perseguidor para realizar la captura era justificado. Como ese buque perseguidor era el segundo guardacostas norteamericano, se podía deducir que la utilización de dos buques estaba igualmente justificada. Desde luego, la sentencia del Tribunal no resuelve definitivamente la cuestión, pero a su juicio el Estado ribereño puede emplear tantos buques como necesite para efectuar la persecución incesante.

29. El Sr. ZOUREK cree que no se puede citar el caso del "I'm Alone" en apoyo de la opinión de Sir Gerald Fitzmaurice. Por la correspondencia diplomática relativa a este caso se ve que el Gobierno del Canadá adujo que la goleta "I'm Alone" había sido hundida por un buque que se unió a la persecución dos días después de haber empezado y que venía de una dirección completamente distinta. El Gobierno de los Estados Unidos, lejos de rechazar esta alegación, se limitó a subrayar que el primer buque participó en la persecución hasta el final, conformándose así con las normas del derecho internacional.

30. El Sr. SPIROPOULOS cita el caso hipotético de un buque que, debido a la incapacidad técnica del primer buque que lo perseguía, puede hallarse en alta mar a varios centenares de millas del lugar de la infracción, antes de que lo detenga un segundo buque del

⁶ *Reports of International Arbitral Awards*, Volumen III, pág. 1.611 *et seq.*

Estado ribereño, que, a su vez, puede haberse hallado muy lejos del lugar de la infracción en el momento en que ésta se cometió. Si se aceptase la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice, esto constituiría un ejercicio legítimo del derecho de persecución incesante. Antes de que la Comisión tome una decisión así ha de examinar cuidadosamente los peligros que entraña. No se opone a que el derecho internacional se amplíe cuando sea necesario, pero se abstendrá de votar.

31. El Sr. SANDSTRÖM dice que la cuestión de la continuidad de la persecución sería decidida en cada caso específico y no ha de preocupar a la Comisión. Es inevitable que los Estados que tienen una gran extensión de costa utilicen aeronaves; acepta los puntos de vista de Sir Gerald Fitzmaurice y del Sr. Padilla Nervo.

32. El Sr. SCALLE dice que, cuando hay una similitud profunda entre los principios básicos del derecho interno y los del derecho internacional, las técnicas de aplicación han de ser también similares. El acto del policía que pide ayuda a un compañero es perfectamente legal cuando se realiza en territorio nacional. En el caso de la persecución incesante, una acción paralela es igualmente legítima porque constituye la aplicación de una norma de derecho internacional. Para este caso concreto, la alta mar queda asimilada al mar territorial y, en consecuencia, el primer buque perseguidor tiene el derecho a pedir ayuda a otro buque del Estado ribereño.

33. Sir Gerald FITZMAURICE discrepa de la afirmación de que el empleo combinado de aeronaves y buques en el ejercicio de la persecución incesante puede ser perjudicial para la libertad de los mares. Al contrario, sus propuestas, por el hecho de regular esa libertad, la reforzarían y la protegerían.

34. El peligro está en una utilización combinada y no reglamentada de aeronaves y buques. Aunque la Comisión rechazase su propuesta, no podría impedir que en la práctica se utilicen las aeronaves en combinación con buques de manera que dé lugar a abusos, por ejemplo, como vuelos de reconocimiento. Ese abuso constituye un peligro mayor para la libertad de los mares que el hecho de reconocer abiertamente y reglamentar el derecho de que participen aeronaves en la persecución incesante.

35. El Sr. SCALLE dice que no hay ninguna contradicción entre el requisito de que la orden de detenerse haya de darse en el mar territorial y el reconocimiento de que la persecución incesante puede efectuarse por más de un buque.

36. El Sr. SANDSTRÖM hace observar que no se ha presentado ninguna propuesta concreta a la Comisión para que el artículo autorice la persecución por más de un buque.

37. El Sr. AMADO sigue convencido de que la aceptación de la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice sería ampliar el derecho internacional, y no exponerlo con el fin de codificarlo. La discusión ha sido de todos modos útil para aclarar las cosas.

38. El Sr. SCALLE insiste en que cuando un segundo buque participa en la persecución incesante, no debe haberse producido ninguna interrupción.

39. El PRESIDENTE pone a votación la propuesta de que se autorice la persecución incesante efectuada por más de un buque.

Por 10 votos contra ninguno y 4 abstenciones, queda aprobada la propuesta.

40. Sir Gerald FITZMAURICE explica que ha votado a favor de la propuesta porque constituye una afirmación del derecho existente.

41. El PRESIDENTE pone a votación la cuestión de si la declaración se ha de incorporar en el texto mismo del artículo o ha de figurar en el comentario.

Por 13 votos contra ninguno, y 1 abstención, queda decidido que la declaración sea incluida en el comentario.

42. En contestación a una pregunta del PRESIDENTE, Sir Gerald FITZMAURICE hace observar que, aunque en general las aeronaves no efectúan la captura, sino que sólo ayudan a efectuarla, teóricamente es posible que detengan un buque y que lo conduzcan a un puerto. Sin embargo, como se trata de una cuestión de redacción, tal vez la Comisión podría votar sobre el principio de que las aeronaves pueden ser utilizadas para la persecución incesante, dejando al subcomité la redacción de las disposiciones y de la enmienda del Sr. Padilla Nervo al párrafo 7.

43. El Sr. PADILLA NERVO dice que el propósito de su enmienda al párrafo 7 de la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice es aclarar que una aeronave puede efectuar por sí misma la captura y escoltar al buque hasta un puerto.

44. El PRESIDENTE, hablando como miembro de la Comisión, hace notar que, si la Comisión atribuyese a las aeronaves el derecho de captura, entraría en el derecho aéreo, lo que le parece un proceder muy discutible. La cuestión de si una aeronave puede o no tomar parte en la persecución incesante es un problema enteramente distinto. En consecuencia, los dos principios deberían ser puestos a votación separadamente.

45. Pone a votación el principio de que se autorice a las aeronaves para participar en la persecución incesante.

Por 9 votos contra 3, y 2 abstenciones, queda aprobado este principio.

46. El PRESIDENTE pone a votación la enmienda del Sr. Padilla Nervo que autoriza a las aeronaves a capturar al buque extranjero.

Por 7 votos contra 3, y 4 abstenciones, queda aprobada la propuesta del Sr. Padilla Nervo.

Se remite el artículo 22 al comité de redacción para que lo modifique teniendo en cuenta las decisiones anteriores.

47. El Sr. KRYLOV conviene con el PRESIDENTE en que la Comisión no debe entrar en el terreno del derecho aéreo. La decisión de formular una nueva regla de derecho internacional que autorice a las aeronaves a efectuar persecuciones incesantes no constituye un desarrollo progresivo, sino más bien una clase de perfeccionismo que él deplora. En consecuencia, permanece del todo opuesto a esta disposición.

48. El Sr. SCALLE explica que la razón principal por la que ha votado a favor de las propuestas que se acaban de aprobar es que no hay un solo gobierno que esté dispuesto a renunciar al derecho de utilizar aeronaves para la persecución incesante y para la captura de los buques perseguidos.

49. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que se ha opuesto a las propuestas de Sir Gerald Fitzmaurice porque no ve la utilidad de permitir a las aeronaves que persigan a los buques adentrándose en alta mar confor-

memente a las condiciones establecidas en dichas propuestas. Si una aeronave, dentro de la zona de las 3 millas, da a un buque una señal "visible y comprensible", la distancia entre ella y el buque será tan pequeña que, teniendo en cuenta la velocidad de la aeronave, ésta siempre podrá detener al buque antes de que salga del mar territorial. En consecuencia, las disposiciones de Sir Gerald Fitzmaurice sólo darían lugar a los abusos contra los cuales se ha buscado protección, en el pasado, mediante un esfuerzo concertado.

50. El Sr. ZOUREK dice que se opuso a las propuestas de Sir Gerald Fitzmaurice por las mismas razones que el Sr. Krylov y el Relator Especial.

51. El PRESIDENTE hace notar que las demás observaciones de los gobiernos al artículo 22 se refieren a cuestiones relativas a la zona contigua, cuyo examen ha sido aplazado por la Comisión. En consecuencia, invita a la Comisión a que pase a discutir el artículo 23.

ARTÍCULO 23. CONTAMINACIÓN DE LA ALTA MAR

52. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que está dispuesto a aceptar la enmienda de la Unión Sudafricana (A/CN.4/97/Add.1) de que se sustituyan las palabras "contaminación de las aguas" por las palabras "contaminación de la alta mar" y la de los Gobiernos de los Países Bajos y del Reino Unido de que se diga "petróleo" en lugar de "hidrocarburos", por razones técnicas.

53. El Gobierno de los Países Bajos ha propuesto también la inserción de dos nuevos artículos, que dicen:

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

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

54. Tal vez algunos miembros de la Comisión estimen que la primera de estas disposiciones es innecesaria, ya que este punto está incluido en el texto actual. Pero, en la segunda, el Gobierno de los Países Bajos llama la atención sobre un nuevo peligro que no está previsto en el artículo 23.

55. El Sr. PAL hace notar que la Comisión, en sus proyectos relativos al régimen de la alta mar y al mar territorial, ha tratado también del espacio aéreo; dice que en el caso presente la disposición no debería limitarse a la contaminación de las aguas, sino que debería también tener que referirse a la contaminación del aire. La segunda propuesta del Gobierno de los Países Bajos le ha movido a presentar un nuevo texto del artículo 23, que dice:

"1. Todos los Estados dictarán reglamentos para evitar la contaminación de la alta mar por el petróleo, las radiaciones ionizantes y la lluvia o los desperdicios radiactivos.

"2. Todos los Estados cooperarán en el establecimiento de reglamentos para este fin".

56. Debido a los adelantos técnicos modernos, es absolutamente necesario impedir prácticas perjudiciales y peligrosas. Los peligros de la radiación ionizante y de las precipitaciones y desperdicios radiactivos son bien conocidos y los Estados han de estar obligados a establecer la reglamentación necesaria para impedir también la contaminación por esos agentes.

57. El Sr. SANDSTRÖM duda de que la enmienda de la Unión Sudafricana sea acertada porque es evidente que la contaminación ha de ser evitada tanto en el mar territorial como en la alta mar; por ello prefiere que no se modifique el texto del artículo 23.

58. El PRESIDENTE hace notar que del comentario se desprende claramente que la Comisión ha tenido en cuenta ese punto.

59. El Sr. SALAMANCA piensa que la preocupación del Sr. Sandström quedaría desvanecida suprimiendo la palabra "alta" del párrafo 1 del texto del Sr. Pal.

60. El Sr. PAL acepta esta enmienda.

61. El PRESIDENTE, hablando como miembro de la Comisión, hace notar que el efecto del texto del Sr. Pal podría ser restrictivo. Tal vez debería aclararse que hay otros agentes de contaminación. Esto dejaría la puerta abierta para un acuerdo futuro sobre reglamentaciones internacionales.

62. El Sr. PAL no tiene nada que oponer a esta modificación.

63. Sir Gerald FITZMAURICE dice que habría podido aceptar la segunda disposición propuesta por el Gobierno de los Países Bajos porque hay que exigir que los Estados reglamenten la descarga de los desperdicios radiactivos para evitar la contaminación de las aguas. Sin embargo, sin un asesoramiento científico, no puede formarse una opinión sobre el alcance técnico del texto del Sr. Pal. Es un hecho bien conocido que la lluvia radiactiva puede producirse en puntos situados a miles de millas del lugar de la explosión y que a veces puede derivar desde estos lugares, y que la única manera de impedir esa contaminación sería prohibir totalmente los experimentos atómicos, cosa que, como ya ha dicho en otra ocasión, queda fuera del alcance normal de un proyecto sobre la alta mar. En consecuencia, aunque comprende las razones que animan la propuesta del Sr. Pal, no podrá votarla a su favor.

64. El Sr. ZOUREK cree que el Sr. Pal tiene razón al proponer que el alcance del artículo sea ampliado para que comprenda el espacio aéreo, porque los efectos de la radiación ionizante, por ejemplo, son más peligrosos para los navegantes que la radiactividad del agua. También es partidario del texto del Sr. Pal porque es más amplio. La Comisión de Transportes y Comunicaciones de las Naciones Unidas, examinó la cuestión de la contaminación de las aguas por los desperdicios radiactivos hace ya cinco años, y resultaría extraño que la Comisión no mencionara esta cuestión en su proyecto.

65. El Sr. SALAMANCA insiste en que la Comisión no es competente para prohibir los experimentos atómicos.

66. El Sr. SCALLE considera que el texto debería referirse de un modo expreso a la contaminación del aire.

67. El Sr. SANDSTRÖM pide que se vote por separado la primera parte del texto del Sr. Pal que termina con las palabras "de la alta mar por el petróleo".

Queda aplazada hasta la próxima sesión la discusión del artículo 23 y de las enmiendas correspondientes.

Se levanta la sesión a las 18.15 horas.

346a. SESION

Martes 15 de mayo de 1956, a las 10 horas

SUMARIO

	Página
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 23. Contaminación de la alta mar (continuación)	58
Capítulo III Cables y tuberías submarinos	
Artículo 34	61
Artículo 35	62
Artículo 36	62
Artículo 37	62
Artículo 38	62

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 addendum (A/CN.4/97/Add.1) al informe del Relator Especial sobre el régimen de alta mar, especialmente el artículo 23 y la redacción propuesta por el Sr. Pal¹ para sustituir el texto actual.

ARTÍCULO 23. CONTAMINACIÓN DE LA ALTA MAR
(continuación)

2. El Sr. PAL dice que es posible que la observación que hizo el Sr. Scelle al final de la sesión anterior, cuando propuso que el texto haga referencia expresa al espacio aéreo situado sobre la alta mar², tenga su origen en un defecto de la traducción francesa de su propuesta, en la que se hacía referencia a "les eaux de la haute mer", en vez de mencionar simplemente "la haute mer". Pero no se opone a que en el texto del artículo o en el comentario se haga una aclaración en la forma propuesta por el Sr. Scelle.

3. Por lo que se refiere a la objeción formulada por Sir Gerald Fitzmaurice³, explica que las palabras "radiaciones ionizantes, precipitación radiactiva y desperdicios radiactivos" están inspiradas en la resolución 913 (X) de la Asamblea General, por lo que es de suponer que su sentido esté claro para todos los Estados Miembros.

4. No basta ver su propósito con simpatía. Con su propuesta no pretende despertar la simpatía de nadie. Es una cuestión de justicia, y la justicia exige que se obligue a los Estados a reglamentar su actuación para evitar todo daño, o bien a que se abstengan completamente de realizar tales actos. Si dicen que el acto en

cuestión, por su naturaleza misma, no admite una reglamentación que excluya toda posibilidad de peligro, más valdrá que se abstengan de realizarlo. No cabe admitir que los Estados manipulen sustancias de efectos tan dañinos y tan imprevisibles limitándose simplemente a advertir a los navegantes que se aparten de la zona de alta mar afectada.

5. El Sr. SANDSTRÖM considera que la disposición debe limitarse a la contaminación del agua, pues la contaminación del aire es un problema mucho más amplio que comprende la cuestión de la responsabilidad del Estado por los actos cometidos en su territorio y debe, por lo tanto, ser objeto de otra disposición.

6. El Sr. SCELLE no comparte el criterio rígido del Sr. Sandström. Al tratar, por ejemplo, de la plataforma continental, la Comisión ha elaborado algunas disposiciones referentes a las aguas que la cubren y al espacio aéreo correspondiente. Si no se hubiera hecho mención de este último, los artículos del proyecto aprobados serían aún menos eficaces que en la actualidad. Lo mismo ocurren el caso presente, porque si el artículo 23 se limita a mencionar la contaminación del mar será totalmente ineficaz. Después de todo, los desperdicios radiactivos que causaron daños a los pescadores japoneses fueron transmitidos por el aire y no por el agua. Conviene, pues, mencionar el espacio aéreo después de la palabra "mar" en el párrafo 1 del texto del Sr. Pal. Las libertades enumeradas en el artículo 2 prueban concluyentemente la imposibilidad de tratar los distintos elementos por separado. Aunque la Comisión no tiene facultades para prohibir las experiencias atómicas, debe pedir a los Estados que adopten las disposiciones adecuadas para impedir una contaminación del mar y del aire que pueda perjudicar a la navegación.

7. Al Sr. SANDSTRÖM sigue sin convencerle la argumentación del Sr. Scelle. La comparación del artículo 23 con los artículos sobre la plataforma continental no es acertada, pues en este último caso la Comisión ha reconocido ciertos derechos soberanos que son una excepción al principio de la libertad de la alta mar. Actualmente la Comisión discute la cuestión de la responsabilidad de los Estados por los actos cometidos tanto en su territorio como en alta mar, y ésta es una cuestión de distinta naturaleza.

8. El Sr. ZOUREK no comparte la opinión del Sr. Sandström, pues es evidente que no puede disfrutarse de la libertad de la alta mar si las aguas o el aire están contaminados por la radiactividad o si los peces están envenenados por desperdicios radiactivos inmersos en el agua. De ello se desprende que los Estados han de estar obligados a promulgar las disposiciones necesarias para proteger a los marineros y a los pasajeros, en el mar o en tierra, contra todo peligro. Como indicó en la sesión anterior⁴, no es ésta una cuestión teórica y ya en 1951 la Comisión de Transportes y Comunicaciones de las Naciones Unidas se preocupó del problema de la contaminación del mar causada por desperdicios radiactivos procedentes de barcos impulsados por energía atómica. Sería absurdo que la Comisión prohibiera la contaminación causada por hidrocarburos, que es relativamente local, y no mencionara el peligro, incomparablemente mayor y más extenso, que representa la contaminación causada por materias radiactivas.

9. Estima, como el Sr. Scelle, que a los efectos de este artículo el agua y el aire son inseparables y que

¹ A/CN.4/SR.345, párr. 55.

² *Ibid.*, párr. 66.

³ *Ibid.*, párr. 63.

⁴ A/CN.4/SR.345, párr. 64.