

modificar en consecuencia otros artículos del capítulo III, cosa que puede dejarse al comité de redacción.

#### ARTÍCULO 35

68. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, indica que la enmienda de los Países Bajos que figura en el párrafo 182 es sólo de redacción.

*Queda aprobado el artículo 35, a reserva de algunas modificaciones de redacción.*

#### ARTÍCULO 36

69. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que ningún gobierno ha formulado observaciones a este artículo.

*Queda aprobado el artículo 36.*

#### ARTÍCULO 37

70. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, confía en que la Comisión aprobará el texto del proyecto. Cree que no hay razón alguna para atenuar la disposición, lo que ocurriría con la enmienda de los Estados Unidos mencionada en el párrafo 186.

71. El Sr. ZOUREK y el Sr. SPIROPOULOS se suman a esta opinión.

*Queda aprobado el artículo 37.*

#### ARTÍCULO 38

72. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que la enmienda de Yugoslavia, que figura en el párrafo 190, es aceptable, aunque no necesaria.

*Así queda acordado.*

*Queda aprobado el artículo 38, con la enmienda.*

Se levanta la sesión a las 13.05 horas.

### 347a. SESION

*Miércoles 16 de mayo de 1956, a las 9.30 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, A/CN.4/103) ( <i>continuación</i> )	
<i>Artículo 4. Régimen jurídico del buque (continuación de la 341a. sesión):</i>	
Derecho de las organizaciones internacionales de hacer navegar buques bajo su bandera .....	62
Nuevo texto de los artículos 4, 5, 6 y 9, propuesto por el Subcomité .....	64

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

*Relator:* Sr. J. P. A. FRANÇOIS.

*Presentes:*

*Miembros:* Sr. Gilberto AMADO, Sr. Douglas L. EDMONDS, Sir Gerald FITZMAURICE, Sr. Shuhsi HSU, 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, A/CN.4/103) (*continuación*)

#### ARTÍCULO 4. RÉGIMEN JURÍDICO DEL BUQUE (*continuación de la 341a. sesión*)

#### DERECHO DE LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES DE HACER NAVEGAR BUQUES BAJO SU BANDERA

1. El PRESIDENTE invita a la Comisión a seguir examinando el artículo 4 de los artículos provisionales relativos al régimen de alta mar (A/2934), y señala a la atención de los presentes el informe complementario del Relator Especial sobre el derecho de las organizaciones internacionales de hacer navegar buques bajo su bandera (A/CN.4/103).

2. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, haciendo la presentación de su informe complementario, dice que la propuesta contenida en él no es tan complicada como pudiera parecer a primera vista. En virtud del inciso *b*) del párrafo 9, el Secretario General tendría amplios poderes discrecionales para elegir el Estado o Estados con los que se podrían concertar acuerdos especiales para permitir que los buques enarbolaran la bandera del Estado junto con la de las Naciones Unidas. Los incisos *c*) y *d*) supondrían ciertas modificaciones de la legislación nacional y los buques que enarbolaran la bandera de las Naciones Unidas podrían reclamar el privilegio de la nación más favorecida al que no tuvieran derecho en virtud de su propia bandera nacional.

3. El Sr. Pal ha presentado una propuesta, que en líneas generales es parecida a la suya, que dice así:

“No obstante toda disposición expresa o implícitamente contraria, que esté contenida en los presentes artículos o en las leyes y reglamentos dictados por los Estados sobre buques y navegación, y sobre la nacionalidad, la matrícula y los derechos, obligaciones e inmunidades de los buques, las Naciones Unidas y las demás organizaciones internacionales oficialmente reconocidas podrán legalmente ser propietarias, poseer y explotar los buques necesarios para el eficaz desempeño de las funciones que les asignan sus respectivas constituciones; las Naciones Unidas y las demás organizaciones internacionales tendrán el derecho de hacer navegar esos buques en alta mar bajo sus respectivas banderas. Esos buques podrán ser matriculados en cualquiera de los Estados Miembros de las Naciones Unidas, cuando lo solicite por escrito el Secretario General de las Naciones Unidas o el director de una organización internacional, según proceda, y una vez matriculados en un Estado, esos buques serán asimilados para todos los efectos a los buques de la nacionalidad de ese Estado, que son propiedad del Estado o son explotados por él y que están destinados a un servicio oficial.”

Si hay que decidir entre dar a esta propuesta la forma de un artículo o recogerla de un modo resumido en el comentario al artículo, se inclinaría en favor de la última solución. Es difícil considerar esta materia como una materia apta para ser codificada; se trata más bien de una cuestión de organización, y puede dejarse a los Estados la elección de los medios para llevar a la práctica la disposición.

4. El Sr. KRYLOV comparte la opinión del Relator Especial. El hecho de que un incidente de poca importancia haya dado lugar a que el Sr. Stavropoulos haya

dirigido una carta a la Comisión<sup>1</sup> no supone necesariamente que la Comisión deba adoptar alguna medida. El caso del Conde Bernadotte y el dictamen de la Corte Internacional de Justicia a que dió lugar<sup>2</sup> no pueden considerarse como un precedente para la Comisión.

5. El Sr. PAL explica que no intentaba proponer la inserción del artículo. Deseaba más bien sugerir la forma que podría tomar la propuesta del Relator Especial si se decidía añadir un artículo que tratara de la materia.

6. El Sr. SANDSTRÖM dice que, aunque no existe indicación alguna de que las Naciones Unidas se propongan explotar una flota mercante, esta eventualidad es posible. La cuestión puede presentarse algún día, por ejemplo con motivo del suministro de socorros por el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF). La Comisión no puede, pues, pasarla por alto; está de acuerdo con la propuesta del Relator Especial.

7. El Sr. AMADO dice que el derecho internacional es obra de los Estados y se encarna en las convenciones. La tarea de la Comisión consiste en codificar con la máxima claridad el derecho existente. Ha de guardarse de introducir innovaciones cuya necesidad no esté claramente demostrada. En el caso en cuestión, es evidente que hay que dar una respuesta, pero conviene poner cuidado en evitar todo compromiso. A este respecto la Comisión podría tomar como modelo a Fabius Cunctator.

8. El Sr. LIANG, Secretario de la Comisión, cree conveniente que ésta llegue a una conclusión sobre esta materia en el presente período de sesiones, como al parecer era su intención, a juzgar por su comentario al artículo 4.<sup>3</sup> El informe del Relator Especial constituye una parte del estudio más detenido a que se refiere el comentario. No se trata de insistir en que se establezca un sistema rígido de normas en nombre de las organizaciones internacionales. En el anterior período de sesiones<sup>4</sup> manifestó claramente su opinión personal.

9. El Sr. ZOUREK dice que la cuestión, por muy interesante que sea en el terreno teórico, tiene poca importancia práctica, porque las Naciones Unidas no son un Estado; en consecuencia, su bandera no puede reemplazar una bandera nacional. Puede concebirse fácilmente que las Naciones Unidas sean propietarias de una flota de buques mercantes. Sin embargo, si algún día llegara este caso, podría siempre aplicársele el Artículo 104 de la Carta.

10. En el caso citado por el Sr. Stavropoulos habría sido perfectamente posible, con arreglo a la legislación de Corea del Sur, matricular en dicho país los buques en cuestión. Las razones aducidas en el segundo párrafo de la carta<sup>5</sup> demuestran claramente que se adoptó un procedimiento irregular con el fin de no tener que hacer navegar bajo la bandera de Corea del Sur buques construídos en Hong Kong. Un caso así no justifica la creación de un registro especial de las Naciones Unidas. El actual régimen jurídico es perfectamente adecuado para todos los propósitos prácticos. La mejor

solución sería que en el comentario al artículo se dijera que, después de examinar la cuestión, la Comisión consideró que no era necesario establecer una legislación internacional en la materia.

11. El Sr. SPIROPOULOS estima que no hay ninguna discrepancia sobre este asunto y que bastaría con una simple mención en el informe.

12. Faris Bey EL-KHOURI hace observar que las Naciones Unidas no son un Estado, pero que en el desempeño de sus funciones pueden solicitar los servicios de los Estados Miembros. El hecho de que hubiera buques que enarbolaran únicamente la bandera de las Naciones Unidas tendría consecuencias que excederían en gran manera de los propósitos de la Organización. Para dar sólo un ejemplo, las Naciones Unidas no tienen ninguna legislación que regule los diversos aspectos de la navegación, ni tribunales para hacerla cumplir. Se une a la propuesta del Relator Especial.

13. El Sr. LIANG, Secretario de la Comisión, dice que no se trata en absoluto de buscar una solución concreta para los problemas que plantee un incidente determinado.

14. Estima que, de las cuatro cuestiones que comprende la propuesta del Relator Especial, las tres primeras contenidas en los incisos a), b) y c) del párrafo 9 no constituyen ninguna legislación, en el sentido de crear un nuevo derecho. Las Naciones Unidas tienen el derecho indudable de poseer buques. La cuestión estriba en si la matrícula de las Naciones Unidas excluiría la de un Estado; nunca se pretendió tal cosa. En el inciso b) de la propuesta del Relator Especial se prevé la posibilidad de que el buque enarbole dos banderas. En el anterior período de sesiones se discutió la propuesta de que el buque enarbolará únicamente la bandera de las Naciones Unidas, y se le opuso el argumento de que las Naciones Unidas no tenían un régimen jurídico al que pudiera estar sujeto el buque. Cree que el Relator Especial ha aclarado el aspecto jurídico de la cuestión, y que las propuestas de los incisos a), b) y c) caen todas dentro del derecho internacional positivo. La propuesta del inciso d) podría plantear dificultades porque afectaría a la aplicación de los acuerdos internacionales vigentes en materia de navegación.

15. Repite que no se ha previsto ni nadie ha propuesto que se inserte un artículo en el proyecto.

16. El Sr. SANDSTRÖM dice que, desde luego, la Comisión no ha archivado la cuestión; cree que ha llegado el momento de efectuar el estudio más detenido a que se refiere el comentario al artículo 4. No es posible pasar por alto este asunto en el informe final de la Comisión.

17. El Sr. SPIROPOULOS propone que se añadan al comentario al artículo 4 unas frases que indiquen que el Relator Especial ha presentado unas propuestas referentes al derecho de las organizaciones internacionales de hacer navegar buques bajo su bandera; que la Comisión ha tomado nota de ellas y que considera que son los gobiernos quienes han de estudiar esta cuestión.

18. El Sr. ZOUREK dice que aunque en principio no hay discrepancia sobre las cuestiones fundamentales, en el inciso a) de la propuesta se hace hincapié en la idea de una matrícula especial de las Naciones Unidas a la que iría unido el derecho de enarbolar la bandera de dicha Organización. Esto constituye una novedad.

19. No puede aceptar el inciso b) porque los buques tienen ya el derecho, en virtud de la legislación de

<sup>1</sup> A/CN.4/SR.320, párr. 68.

<sup>2</sup> I.C.J. Reports 1949, pág. 174.

<sup>3</sup> Documentos Oficiales de la Asamblea General, décimo período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2934), pág. 4.

<sup>4</sup> A/CN.4/SR.320, párrs. 84 a 87.

<sup>5</sup> A/CN.4/SR.320, párr. 68.

un Estado, de enarbolar la bandera de dicho Estado y no es posible en absoluto que este derecho se amplíe en virtud de un acuerdo especial entre el Secretario General y un Estado Miembro de las Naciones Unidas. La base fundamental es el derecho de enarbolar la bandera nacional, conferido por la legislación del Estado, y no la matrícula especial de las Naciones Unidas. No puede admitir ninguna excepción a este principio clásico. Bastaría con decir en el inciso a) que la Carta de las Naciones Unidas permite que éstas matriculen un buque en el territorio de un Estado Miembro cuando lo requieran el ejercicio de sus funciones y el cumplimiento de sus objetivos.

20. El Sr. LIANG, Secretario de la Comisión, estima que una vez que el Secretario General tuviera una autorización de la Asamblea General, sería sin duda alguna competente para concertar un acuerdo especial de la clase que se considera.

21. En cuanto a la presentación, cree aceptable la propuesta del Sr. Spiropoulos.

22. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, no está de acuerdo en que las Naciones Unidas siempre podrán inscribir un buque en el registro de un Estado Miembro, como afirma el Sr. Zourek. Cuando la legislación nacional exija la existencia de una relación auténtica entre el Estado y el buque —y la Comisión aspira precisamente a ello— no será posible inscribir un buque de las Naciones Unidas sin modificar la legislación.

23. El Sr. ZOUREK replica que muchos Estados consideran que la matrícula de por sí constituye ya esta relación.

24. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que esta actitud no corresponde a las intenciones de la Comisión.

25. Faris Bey EL-KHOURI señala que, aunque no esté específicamente definida, existe una relación suficiente entre el Estado y el buque, que está constituida por la bandera del Estado Miembro.

26. El Sr. KRYLOV insiste en que se apruebe la propuesta del Sr. Spiropoulos.

27. El Sr. PAL dice que al examinar los artículos que están ya redactados conviene que la Comisión tenga en cuenta la opinión del Sr. Stavropoulos, quien piensa que no debe quedar excluida la posibilidad de que una organización internacional matricule sus propios buques.

28. El Sr. SALAMANCA dice que el Sr. Pal acaba de hacer una observación que él mismo intentaba formular.

29. En cuanto a si conviene insertar una disposición, opina que se debe tratar de esta cuestión en el comentario, como ha propuesto el Relator Especial. En realidad, el problema es sencillo: ¿debe la Comisión responder a la propuesta del Asesor Jurídico? Sería descortés pasarla por alto y, en todo caso, la cuestión se ha de resolver en este período de sesiones. En el comentario es preciso referirse a las tres, o, si se quiere, a las cuatro cuestiones contenidas en la propuesta.

30. El Sr. LIANG, Secretario de la Comisión, dice que, sin duda alguna, el comentario se ha de referir a las cuatro cuestiones. El Asesor Jurídico ha expresado el deseo de que la Comisión examine la cuestión, y el presente debate, junto con la propuesta del Relator Especial, constituyen la respuesta.

31. El Sr. AMADO estima que la única solución práctica es que en el informe se diga que la Comisión ha

estudiado la cuestión, que el Relator Especial ha formulado cuatro propuestas, y que la Comisión, como no podía tomar una decisión sobre la materia, que plantea problemas muy complicados, ha tomado nota de las propuestas formuladas por el Relator Especial.

32. El PRESIDENTE dice que la opinión general de la Comisión es opuesta a que se incluya un artículo que trate del derecho de las organizaciones internacionales de hacer navegar buques bajo su bandera. El texto que se inserte en el comentario al artículo 4 debe ser, básicamente, la propuesta del Relator Especial a la que, sin embargo, se podría añadir la referencia, que ha hecho el Sr. Pal, al derecho de otras organizaciones internacionales distintas de las Naciones Unidas a hacer navegar buques en alta mar bajo su bandera, y cualquier otra cuestión que el Sr. Pal y el Relator Especial estimen oportuna. Sin perjuicio de lo que se decida en una lectura posterior, la Comisión no votaría la propuesta en este momento, sino que se limitaría a tomar nota de ella.

*Así queda acordado.*

33. El PRESIDENTE invita a la Comisión a examinar el nuevo texto de los artículos 4, 5, 6 y 9 elaborado por el Subcomité creado en la 341a. sesión.<sup>6</sup>

NUEVO TEXTO DE LOS ARTICULOS 4, 5, 6 Y 9, PROPUESTO POR EL SUBCOMITÉ

34. El Sr. ZOUREK, Presidente del Subcomité, presenta el nuevo texto de los artículos 4, 5, 6 y 9, redactado así:

*“Artículo 4*

“1. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. Navegarán con esa bandera y, salvo en los casos excepcionales previstos de un modo expreso en los tratados internacionales o en los presentes artículos, estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado.

“2. La nacionalidad de un buque mercante y, por consiguiente, su derecho a enarbolar una bandera, se probará mediante documentos expedidos por las autoridades del Estado cuya bandera enarbola.

*“Artículo 5*

“Cada Estado, dentro de su territorio, establecerá los requisitos necesarios para que un buque pueda matricularse y enarbolar su bandera. No obstante, para que el carácter nacional del buque sea reconocido por los demás Estados, deberá existir una relación auténtica entre el Estado y el buque.

*“Artículo 6*

“El buque que navegue bajo dos o más banderas, utilizando una u otra según sus necesidades, no podrá hacer valer ante otros Estados ninguna de estas nacionalidades y podrá ser asimilado a un buque sin nacionalidad.

*“Artículo 9*

“Los Estados dictarán para sus buques normas que garanticen la seguridad en el mar, sobre todo por lo que respecta a:

“1) La tripulación, que habrá de ser adecuada a las necesidades del buque y gozar de condiciones de trabajo razonables;

<sup>6</sup> A/CN.4/341, párr. 41.

"2) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad del buque;

"3) La utilización de señales, el mantenimiento de las comunicaciones y la prevención de los abordajes.

"Al dictar esos reglamentos, los Estados tendrán en cuenta las normas aceptadas internacionalmente; adoptarán las medidas necesarias para garantizar la observancia de dichos reglamentos."

#### ARTÍCULO 4

35. Desea recordar a la Comisión que el artículo en el que se relaciona la nacionalidad de un buque con su matrícula, en la versión redactada en el anterior período de sesiones, se basa en las normas vigentes para las aeronaves. Pero la publicación de la Secretaría sobre las leyes referentes a la nacionalidad de los buques<sup>7</sup> muestra que en esta materia existen grandes divergencias prácticas. No obstante, la idea de relacionar la nacionalidad del buque con su bandera, que es común a todas las legislaciones, proporciona una base sólida para la primera frase del párrafo 1. La segunda parte de este párrafo queda sin modificar.

36. Se ha añadido el párrafo 2 para poder comprender en él a los buques que no son buques de guerra, que han de tener la posibilidad de demostrar mediante la documentación adecuada el derecho a enarbolar la bandera de su Estado.

#### ARTÍCULO 5

37. El artículo 5 dió lugar a un largo debate en el Subcomité como resultado de las instrucciones que le dió la Comisión de que se redactara de nuevo el artículo sobre la base de formular un principio general. De las diversas propuestas de los gobiernos, el Subcomité aceptó la de los Países Bajos para el inciso a) del artículo 5 (A/CN.4/79/Add.1, párr. 50), en la que se insiste en la necesidad de que exista una relación auténtica entre el Estado y el buque como condición para que el Estado le reconozca el derecho de enarbolar su bandera.

Esta concepción dió lugar a críticas, especialmente por parte del Sr. Salamanca<sup>8</sup> y es preciso reconocer que no resuelve todas las dificultades. Pero es expresión, sin embargo, del principio de que ningún Estado ha de poder proporcionar a un buque el medio de escapar a la jurisdicción del Estado en que estaba matriculado antes. Este principio es importante, y dadas las grandes divergencias que existen entre las legislaciones nacionales, no se podía idear una fórmula que comprendiera todas las relaciones posibles entre el Estado y el buque. Unos Estados hacen hincapié en la propiedad, otros en la nacionalidad, otros en la matrícula. Algunos Estados exigen que la tripulación del buque esté en todo o en parte compuesta por nacionales del Estado. Algunos miembros del Subcomité insistieron en la necesidad de definir la expresión "relación auténtica", cosa que podría hacer el Relator Especial en el comentario al artículo.

#### ARTÍCULO 6

38. El Subcomité ha aceptado las enmiendas de los Países Bajos y del Reino Unido, (A/CN.4/97/Add.1, párr. 62 y 63). La nueva versión es mejor que la ante-

rior, pero el Sr. Zourek sigue abrigando dudas sobre el artículo, que no expondrá por el momento.

#### ARTÍCULO 9

39. El Subcomité ha aceptado la propuesta de los Países Bajos relativa al artículo 5 (A/CN.4/97/Add.1, párr. 50), completando así las disposiciones del artículo, que en su versión primitiva sólo se refería a las normas sobre la utilización de señales y sobre la prevención de abordajes en alta mar.

40. El Sr. ZOUREK, hablando como miembro de la Comisión, deplora la completa ausencia de disposiciones que hagan imposible el hecho de que un buque tenga doble nacionalidad.

41. Sir Gerald FITZMAURICE dice que en el Subcomité se reservó el derecho de hacer algunas observaciones de carácter general sobre el proyecto que está examinando la Comisión. Aunque esta nueva versión de los artículos es quizá la mejor que se pueda lograr a falta de un asesoramiento técnico sobre los problemas, extremadamente complicados, de la nacionalidad y la matrícula, tiene todavía muchos puntos oscuros. Por ejemplo, ¿cuál será el criterio para determinar la bandera a que tienen derecho los buques que, como consecuencia de ciertas legislaciones, estén autorizados a enarbolar más de una? Ha sido en gran parte este hecho lo que ha inducido al Gobierno del Reino Unido a proponer que el párrafo 1 del artículo 4 no trate de la cuestión de la nacionalidad, sino de la jurisdicción a que está sujeto el buque mientras se encuentra en alta mar.

42. El párrafo 2 del artículo 4, aunque inocuo, adolece del mismo defecto, ya que es teóricamente posible que más de un Estado aduzca pruebas documentales de que el buque tiene derecho a enarbolar su bandera.

43. A su juicio, y puesto que sería probablemente imposible tratar de la cuestión de la doble nacionalidad de un modo sencillo y sin entrar en detalles intrincados y en largas consideraciones, habría bastado con una disposición sobre la jurisdicción a que están sometidos los buques en alta mar y con lo dispuesto en el artículo 6.

44. El Sr. Zourek ha dicho que no se debe permitir a los buques que abandonen una nacionalidad y tomen otra, pero es evidente que tampoco conviene en modo alguno que los Estados opongan su veto a todo cambio de nacionalidad, como algunos hacen.

45. El Sr. SANDSTRÖM dice que el párrafo 2 del artículo 4 parece haberse invertido el orden adoptado en el párrafo 1, en el que se toma la nacionalidad como punto de partida.

46. El Sr. SCALLE estima que todo el proyecto es poco satisfactorio y suscita muchas dudas. El párrafo 2 del artículo 4, que se refiere únicamente a los buques mercantes, está en oposición con el párrafo 1 al hacer depender de la nacionalidad el derecho de enarbolar bandera.

47. Hay también el inconveniente de que no queda claro si, con arreglo al artículo 4, se puede reconocer más de una nacionalidad; si fuera así, habría una contradicción flagrante con el artículo 6.

48. El Sr. ZOUREK cree que se adelantaría mucho y se evitarían muchas dificultades si se prohibiera la doble nacionalidad. En consecuencia, es partidario de una disposición como la siguiente:

<sup>7</sup> ST/LEG/SER. B/5.

<sup>8</sup> A/CN.4/SR.341, párr. 25.

"1. Un buque no puede estar matriculado válidamente en más de un Estado.

"2. Para evitar los casos de doble nacionalidad de los buques, se exigirá que los Estados obliguen a los armadores a declarar por escrito, una vez concedido el derecho a enarbolar bandera y antes de matricular el buque, que no han solicitado ni tienen intención de solicitar que se matricule el buque en otro Estado.

"3. Un buque matriculado ya en otro Estado no será inscrito en el registro de buques mientras no se demuestre con un certificado en debida forma que dicho buque ha sido suprimido del registro de dicho Estado o que lo será *ipso facto* en cuanto se efectúe la nueva matrícula."

49. En cuanto a la objeción hecha por los Sres. Sandström y Scelle, el orador defiende el texto presentado por el Subcomité diciendo que el criterio primordial es el de la nacionalidad.

50. El párrafo 2 del artículo 4 sólo se refiere a los buques mercantes, dada la especial situación en que se hallan los buques de guerra para la prueba de la nacionalidad: esto puede ser explicado en el comentario.

51. El Sr. AMADO no está conforme con las palabras del artículo 6 "utilizando una u otra según sus necesidades", que parecen facilitar a los buques un pretexto para cambiar de pabellón.

52. El Sr. KRYLOV dice que la Comisión está actuando con demasiada precipitación. Todo el proyecto ha de ser revisado de nuevo por el Subcomité, algunos de cuyos miembros se han mostrado muy poco satisfechos del texto.

53. El Sr. SCELLE cree que una de las razones de que el proyecto sea tan defectuoso es que el Subcomité ha dudado entre permitir la doble nacionalidad o prohibirla por completo.

54. Sir Gerald FITZMAURICE cree que muchas de las dificultades originadas por el artículo 4 y por todo el proyecto del Subcomité se resolverían si se omitiese la primera frase del párrafo 1 de dicho artículo y si en la segunda frase se sustituyeran las palabras "Navegarán con su bandera" por las palabras "Los buques navegarán bajo la bandera de un solo Estado", y se redactase la última frase de modo que dijera "estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de ese Estado". De esta manera, el texto precisaría la condición esencial, a saber: que sea cual fuere la nacionalidad del buque o los pabellones que tenga derecho a enarbolar, sólo podrá navegar bajo una bandera y quedará sometido a la jurisdicción exclusiva del Estado bajo cuyo pabellón navega. Con esto, la disposición sería perfectamente compatible con el artículo 6.

55. Las disposiciones del artículo 5 no parecen presentar dificultades y son aceptables, aunque pueden existir vínculos reales entre el buque y más de un Estado. De todos modos, no ve cómo podría vencerse esta dificultad, salvo adoptando el criterio, propugnado por el Reino Unido, del control efectivo.

56. La disposición presentada por el Sr. Zourek es totalmente inaplicable, ya que daría al Estado en que estuviera matriculado el buque un poder absoluto de poner el veto a cualquier cambio de matrícula.

57. El Sr. KRYLOV dice que a pesar de los argumentos aducidos por Sir Gerald Fitzmaurice en el Subcomité y en la Comisión, sigue firmemente convencido

de que hay que resolver la cuestión de la nacionalidad. El Gobierno de los Países Bajos ha dado la base para una solución, insistiendo en que debe haber un vínculo real entre el buque y el Estado en que esté matriculado. Por consiguiente, debe conservarse la primera frase del artículo 4, aunque su redacción no sea totalmente acertada.

58. A su juicio, la doble nacionalidad es tan poco deseable para los buques como para las personas.

59. El Sr. SPIROPOULOS está de acuerdo con el Sr. Krylov en que la Comisión debe pronunciarse sobre la importante cuestión de la nacionalidad.

60. También tiene que resolver si hay que prohibir o no la doble nacionalidad de los buques, que hoy día es un hecho. Los miembros de la Comisión deben tener en cuenta que cuando se discutió la cuestión de la doble nacionalidad de las personas en la Conferencia de La Haya para la Codificación del Derecho Internacional (1930) no se establecieron sanciones como las que se proponen en el artículo 6.

61. El Sr. PAL estima que las disposiciones de los artículos 4, 5 y 6 deben circunscribirse a los buques mercantes, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en los artículos 7 y 8.

62. Sir Gerald FITZMAURICE cree que la cuestión que plantea el Sr. Pal es de pura forma y debe encargarse de ella el Subcomité.

63. Añade que, si se adopta su enmienda al párrafo 1 del artículo 4,<sup>9</sup> el párrafo 2 puede convertirse en un segundo párrafo del artículo 5, quedando el resto sin variación. En el artículo 5 debería tratarse de la nacionalidad en la medida de lo posible, separándose la nacionalidad de la jurisdicción, con lo que todo el proyecto quedaría mucho más claro.

64. El Sr. SCELLE pregunta si la enmienda del párrafo 1 propuesta por Sir Gerald Fitzmaurice daría como resultado que una vez que un buque mercante hubiera escogido la bandera bajo la cual hubiera de navegar, su decisión fuera definitiva.

65. Sir Gerald FITZMAURICE dice que basta con decidir que en alta mar los buques mercantes enarbolarán sólo la bandera del Estado a cuya exclusiva jurisdicción están sometidos. Al contrario de lo que sucede con la cuestión de la jurisdicción a que está sometido el buque, la cuestión de la nacionalidad no es de importancia esencial para el derecho de alta mar.

66. El Sr. SCELLE dice que si esto es así el artículo 4 carece de toda utilidad, ya que un buque sólo quedará sometido a la jurisdicción del Estado de su bandera cuando enarbole dicha bandera, y podrá perfectamente escapar a dicha jurisdicción durante el viaje sin más que enarbolar otra bandera; esto es totalmente incompatible con el artículo 6. De lo que se trata es de acabar con el sistema ficticio de las banderas de conveniencia, practicado por los buques que pretenden estar matriculados en Panamá o en Liberia.

67. Sir Gerald FITZMAURICE indica que, tanto si esa objeción es válida como si no lo es, se aplica también el texto primitivo del artículo 4.

68. El Sr. SCELLE reconoce que así es y explica que la finalidad que se proponía era precisamente saber si la enmienda de Sir Gerald Fitzmaurice modificaba el significado del texto original.

<sup>9</sup> Véase el párrafo 57.

69. El Sr. ZOUREK señala que, en su anterior período de sesiones, la Comisión aprobó un artículo que trataba de la nacionalidad de los buques y que hasta ahora no ha oído ningún argumento que le convenza de que es necesario revocar esa decisión. A pesar de los argumentos de Sir Gerald Fitzmaurice, el orador sigue convencido de que la cuestión de la nacionalidad es importantísima, está íntimamente relacionada con la libertad de la alta mar, y ha de ser examinada en el proyecto, pues de lo contrario los buques quedarían en libertad de cambiar de bandera, incluso durante un viaje. Una disposición como la que se aprobó en el anterior período de sesiones permite evitar hasta cierto punto este abuso, y sería difícil justificar su supresión.

70. El Sr. SALAMANCA no cree que la Comisión pueda aprobar una disposición más concreta que la del artículo 5, dado el presente estado del derecho internacional y lo diferentes que son actualmente las disposiciones nacionales.

71. En cuanto a la doble nacionalidad, estima que no hay razón alguna para establecer una analogía entre los buques y las personas, ya que la nacionalidad de éstas está determinada por el *jus sanguinis* y el *jus soli*. Además, los armadores eligen la nacionalidad de sus buques por motivos económicos y algunos se propondrán cambiar la matrícula de sus buques para no tener que pagar impuestos.

72. El Sr. AMADO no cree que Sir Gerald Fitzmaurice haya alegado razones que justifiquen la supresión de la disposición referente a la nacionalidad.

73. Pregunta qué vínculo real habría entre el Estado y el buque si se aprueba la enmienda del párrafo 1 del artículo 4 propuesta por Sir Gerald Fitzmaurice. Quizás el simple cambio de bandera constituya en sí un vínculo.

74. El Sr. SALAMANCA dice que sería difícilísimo determinar lo que debe considerarse como vínculo real entre el buque y el Estado en que está matriculado. Quizás al introducir este concepto se profundizase demasiado y se planteasen problemas de propiedad. Los Estados, sobre todo los que poseen flotas mercantes poco importantes, que tienen que seguir una política liberal, quizás teman los cambios de matrícula, cuestión que la Comisión debe tener en cuenta.

75. No se sabe con certeza si las disposiciones del artículo 9 se aplican al artículo 5. Si es así, en el texto de los artículos se ha de decir concretamente.

76. El Sr. PADILLA NERVO dice que la discusión se deduce que no hay verdaderas divergencias de opinión en el seno de la Comisión. En el comentario sobre el artículo 4 se ve que la principal finalidad de este artículo es evitar el caos que se produciría si los buques que navegan por la alta mar no estuvieran sometidos a ninguna autoridad. La confusión se debe, a su juicio, a que se ha tratado en un solo artículo de la nacionalidad y de la jurisdicción a la que está sometido el buque. Conviene con Sir Gerald Fitzmaurice en que el artículo 4 ha de definir la jurisdicción a que está sometido el buque y el artículo 5 ha de estar exclusivamente dedicado a la cuestión de la nacionalidad. Propone, pues, que la primera frase del artículo 4 se convierta en la segunda frase del artículo 5 y que el párrafo 2 del artículo 4 se convierta en párrafo 2 del artículo 5. De esta manera, el artículo 4 quedaría limitado a la segunda frase del párrafo 1, con la enmienda presentada por Sir Gerald Fitzmaurice.

77. Sir Gerald FITZMAURICE acepta la propuesta del Sr. Padilla Nervo e indica que nunca pensó en que no debiera tratarse en absoluto de la nacionalidad; lo único que quería era que se estudiara separadamente de la jurisdicción.

78. El Sr. SPIROPOULOS dice que si la intención de la Comisión es no permitir que los buques tengan más de una nacionalidad, no hay ninguna razón para prescindir del texto aprobado en el anterior período de sesiones y de las normas fijadas en el texto original del artículo 5. El texto actual del Subcomité da la impresión de ser contradictorio, ya que en el artículo 4 parece favorecerse la doble nacionalidad mientras que en el artículo 6 se imponen graves sanciones a los buques que navegan bajo más de una bandera.

79. El Sr. ZOUREK no encuentra ninguna utilidad en la propuesta del Sr. Padilla Nervo.

80. El Sr. SANDSTRÖM cree que era preferible el texto original de los artículos 4 y 5, pero no se pronunciará definitivamente hasta que pueda ver por escrito la propuesta del Sr. Padilla Nervo.

81. El Sr. SCALLE tampoco votará sobre la propuesta del Sr. Padilla Nervo hasta que se haya distribuido el texto.

82. Insiste en que el texto actual de los artículos dará un resultado totalmente contrario a lo que se pretendía, ya que permitirá que los buques eludan la jurisdicción del Estado cuya bandera enarbolan mediante un simple cambio de bandera.

83. El Sr. AMADO hace observar que, según la propuesta del Sr. Padilla Nervo, los buques sólo podrán navegar bajo una bandera.

84. El Sr. KRYLOV propone que se aplase la votación hasta la próxima sesión. Estima que el artículo 5, con las enmiendas introducidas en él, debería ir antes del texto revisado del artículo 4, con objeto de que se trate en primer lugar de la importantísima cuestión de la nacionalidad.

85. Faris Bey EL-KHOURI propone que en el artículo 5 se suprima la segunda frase que dice "No obstante, para que... entre el Estado y el buque", ya que los Estados son los únicos que pueden decidir si existe un vínculo real, sólo ellos pueden fijar las condiciones necesarias para matricular un buque. La Comisión no debe intentar imponer ese control ni esas sanciones en el proyecto actual.

*Queda acordado aplazar la votación de la propuesta del Sr. Padilla Nervo hasta la próxima sesión.*

Se levanta la sesión a las 13 horas.

### 348a. SESION

*Jueves 17 de mayo de 1956, a las 9.30 horas*

#### SUMARIO

	<i>Página</i>
Régimen de alta mar (tema 1 del programa) (A/2456, A/2934, A/CN.4/97 y Add.1, A/CN.4/99 y Add. 1 a 6) (continuación)	
Nuevo texto de los artículos 4, 5, 6 y 9, propuesto por el Subcomité (continuación) .....	68
Artículo único sobre la zona contigua .....	70