

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 plantearan 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 aplace 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

*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/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<sup>1</sup> (continuación)

ARTICULO 4. RÉGIMEN JURÍDICO DEL BUQUE

ARTICULO 5. DERECHO DE ENARBOLAR BANDERA

1. El PRESIDENTE invita a la Comisión a seguir examinando el nuevo texto propuesto por el Subcomité. Los artículos 4 y 5, con las modificaciones propuestas por el Sr. Padilla Nervo en la sesión anterior, dirían así:

*“Artículo 4*

“Los buques navegarán con la bandera de un solo Estado 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.”

*“Artículo 5*

“1. Cada Estado, dentro de su territorio, establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan matricularse y enarbolar su bandera. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. 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.

“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.”

2. El Sr. PADILLA NERVO dice que en la sesión anterior se preocupó principalmente de encontrar la mejor solución para separar y aclarar las disposiciones relativas a nacionalidad, al derecho de enarbolar bandera y a la jurisdicción del Estado cuya bandera enarbola el buque.

3. Desea puntualizar, sin embargo, que no es completamente favorable a que se conserve la tercera frase del párrafo 1 del artículo 5 porque estima que la relación entre el buque y el Estado en que se matricula se crea precisamente con la concesión de la nacionalidad. El hecho de que se sustituya el criterio adoptado primeramente por la Comisión en el artículo 5 —que fué concebido después de estudiar las diversas legislaciones relativas a la matrícula, que son muy divergentes— por el del Gobierno de los Países Bajos, tendría como resultado crear dificultades porque en éste no queda claro quién tiene la carga de la prueba de la

<sup>1</sup> A/CN.4/SR.347, párr. 37.

autenticidad de la relación. El requisito de que esa relación exista para que los demás Estados estén obligados a reconocer la nacionalidad del buque no está justificado por la práctica internacional. Existen catorce tratados entre los Estados Unidos de América y otros países y treinta y ocho entre el Reino Unido y otros países, en virtud de los cuales los Estados signatarios reconocen la nacionalidad de los buques de la otra parte, si ha sido concedida con arreglo a las leyes del Estado cuya bandera enarbola el buque. Existen otros setenta y tres tratados que estipulan que la nacionalidad de los buques estará determinada por las leyes del Estado a que pertenecen. La tercera frase del párrafo 1 es pues no sólo inútil, sino que puede estar en conflicto con la práctica internacional.

4. Encuentra aceptable el requisito, establecido en el artículo 4, de que los buques sólo puedan navegar con bandera de un Estado, lo cual implica que no pueden cambiar de bandera en alta mar.

5. El Sr. SCELLE dice que el texto modificado del artículo 4 es mucho mejor que la redacción propuesta por el Subcomité porque hace destacar que con la concesión de la nacionalidad se confiere el derecho a enarbolar bandera. De todos modos, desearía que en un segundo párrafo se establecieran de un modo explícito las consecuencias de esta doctrina, en la forma siguiente:

“En consecuencia, ningún buque podrá cambiar de bandera durante un viaje ni mientras esté en un puerto de escala; sólo podrá efectuar el cambio una vez que haya llenado las formalidades exigidas por el Estado de su nacionalidad actual y por el de su nueva nacionalidad.”

Su objeto es evitar que los buques cambien de bandera en alta mar para rehuir la jurisdicción de uno de los Estados cuya bandera enarbolan, en particular cuando traten de evitar ser castigados por una infracción a las leyes de ese Estado. Es necesario que todos los buques mercantes posean sólo una nacionalidad que se pueda identificar fácilmente, especialmente por parte de los buques de vigilancia, y que todo cambio de nacionalidad se efectúe abiertamente y en debida forma.

6. Sir Gerald FITZMAURICE dice que el párrafo cuya adición propone el Sr. Scelle sería una consecuencia lógica de la disposición contenida en el primer párrafo. Está completamente de acuerdo en que no debe permitirse que los buques cambien de bandera durante un viaje o mientras se hallen en un puerto de escala, pero estima que quizá podría suprimirse la última parte del texto del Sr. Scelle porque concedería al Estado cuya bandera enarbola el buque un poder total de veto en todo cambio de matrícula. Esto se ha de evitar a toda costa porque sería contrario a los intereses de la navegación y de las comunicaciones internacionales. Cree que se podría conseguir el objetivo a que aspira el Sr. Scelle si se hiciera terminar su texto con las palabras “puerto de escala”.

7. El Sr. SPIROPOULOS dice que el texto del Sr. Scelle no es totalmente satisfactorio porque parece excluir de una manera absoluta la posibilidad de un cambio de matrícula.

8. Sir Gerald FITZMAURICE reconoce que la expresión “puerto de escala” es algo ambigua. No hay duda de que el objetivo del Sr. Scelle es que los cambios de matrícula sólo puedan efectuarse en el puerto de amarre del buque o en el de destino.

9. El Sr. SCELLE confirma la exactitud de esta interpretación.

10. Hace observar que la objeción formulada por Sir Gerald a la última parte de su texto es pertinente, y precisa que su intención no es en modo alguno que el propietario o el capitán hayan de obtener la autorización del Estado en que está matriculado el buque antes de efectuar el cambio, sino sólo que cumplan los trámites necesarios para obtenerla. De no ser así, no habría nada que hacer si el Estado en que estuviera matriculado el buque se negara a darlo de baja de su matrícula.

11. Serían los Estados terceros los que deberían decidir si existe una relación auténtica entre el buque y el Estado de la nueva matrícula y, en consecuencia, si el buque tiene el derecho de enarbolar su bandera. Es una cosa análoga a lo que se produce cuando dos Estados discrepan sobre la nacionalidad de una persona.

12. Está dispuesto a enmendar su texto teniendo en cuenta las críticas formuladas por Sir Gerald.

13. El Sr. SPIROPOULOS estima que se ha exagerado mucho el peligro de abusos. No conoce un solo caso de un buque que haya cambiado abusivamente de bandera mientras estaba en alta mar. En consecuencia, duda de que la Comisión deba aprobar una disposición que podría ir contra los intereses legítimos de los propietarios que deseen vender un buque durante un viaje, aunque, desde luego, está de acuerdo en que no se puede pedir a los demás Estados que reconozcan más de una bandera.

14. Podría conservarse la tercera frase del nuevo artículo 5,<sup>2</sup> pero como se ha podido ver, es algo menos taxativa que el texto primitivo de dicho artículo.

15. El Sr. SCELLE replicando a la afirmación del Sr. Spiropoulos sobre el abuso del derecho de enarbolar bandera, pregunta cómo puede explicarse el aumento prodigioso de las flotas de ciertos pequeños países si no es por esta causa.

16. En cuanto al segundo argumento del Sr. Spiropoulos, quiere insistir en que la Comisión ha de tener en cuenta, ante todo, el interés público y no los intereses de los propietarios de buques, aunque, desde luego, tampoco los ha de pasar por alto. En consecuencia, es necesario redactar el artículo 4 en la forma más explícita posible para que quede bien claro a qué jurisdicción están sujetos los buques en alta mar.

17. El Sr. SANDSTRÖM sigue pensando que el orden en que están colocados los artículos 4 y 5 es poco acertado: parece más indicado afirmar en primer lugar el principio de la nacionalidad. La disposición de que los buques han de navegar bajo una sola bandera podría incorporarse al artículo 6. Pero será útil remitir estas cuestiones al Subcomité.

18. Faris Bey EL-KHOURI estima que no se trata de si los buques pueden cambiar de bandera en alta mar, sino de si pueden matricularse en más de un Estado. En consecuencia, considera que basta el requisito establecido en la primera frase del artículo 4, tal como fué aprobado en el anterior período de sesiones, y no hay necesidad de entrar en más detalles.

19. Confirma también lo que dijo en la sesión anterior<sup>3</sup>; cree que debería suprimirse la tercera frase del párrafo 1 del artículo 5 porque son los Estados quienes han de determinar si existe una relación auténtica entre ellos y el buque cuya matrícula se solicita. No se ha de

hacer a los Estados sospechosos de conducta fraudulenta.

20. El PRESIDENTE somete a votación el artículo 4 con las modificaciones del Sr. Padilla Nervo.<sup>4</sup>

*Por 14 votos contra ninguno, y una abstención, queda aprobado el texto del artículo 4 propuesto por el Sr. Padilla Nervo.*

21. El Sr. PADILLA NERVO pide que el texto del segundo párrafo del artículo 4 propuesto por el Sr. Scelle se vote en dos partes, la primera de las cuales termine con las palabras "puerto de escala", porque, como dijo en la sesión anterior,<sup>5</sup> sería preferible que el artículo 4 tratase únicamente de la bandera y de la jurisdicción. Para ello podría modificarse la última parte del texto del Sr. Scelle suprimiendo toda referencia a la nacionalidad; de otro modo, ese texto prohibiría todo cambio legítimo de bandera en el curso de un viaje.

22. Sir Gerald FITZMAURICE pregunta si el Sr. Scelle estaría dispuesto a modificar la última parte de ese texto de modo que dijera "sólo podrá efectuar el cambio una vez haya realizado las gestiones necesarias...".

23. El Sr. SCELLE dice que no está dispuesto a suprimir la referencia a las formalidades exigidas.

24. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, pregunta al Sr. Scelle qué quiere decir con la palabra "formalidades". En vista de que algunos Estados se niegan a dar de baja a los buques de su registro, sería algo extraño decir que se ha de haber presentado la solicitud de cambio de matrícula.

25. El Sr. SCELLE insiste en que debe exigirse al propietario o al capitán que comuniquen a las autoridades del Estado en que está matriculado el buque su deseo de inscribirlo en el registro de otro Estado, y que formulen la solicitud en debida forma; en otro caso, los propietarios podrían fácilmente dejar una bandera y tomar otra según sus conveniencias.

26. El Sr. LIANG, Secretario de la Comisión, no entiende el porqué de la expresión "en consecuencia" en el texto del Sr. Scelle, ya que, con arreglo al primer párrafo del artículo 4, los buques sólo pueden navegar bajo una bandera, y continúan así una vez que hayan cambiado.

27. El Sr. SCELLE hace observar que el artículo 4 es impreciso en lo que respecta a la duración de este requisito.

28. El Sr. LIANG, Secretario de la Comisión, no ve inconveniente en que un buque cambie de bandera durante un viaje si cumple como es debido las formalidades exigidas para el cambio de matrícula. Cree que esto es bastante corriente.

29. El Sr. SCELLE hace observar que con ese sistema sería imposible determinar a qué jurisdicción está sometido el buque.

30. El Sr. SANDSTRÖM pregunta si, teniendo en cuenta que algunos Estados prohíben la venta a extranjeros de los buques inscritos en su registro, bastaría con exigir que el propietario o el capitán presenten la solicitud de cambio de matrícula.

31. El Sr. SCELLE presume que en tales circunstancias los buques serían trasladados a otro país donde

<sup>3</sup> Véase el párr. 1.

<sup>4</sup> A/CN.4/SR.347, párr. 88.

<sup>5</sup> Véase el párr. 1.

<sup>6</sup> A/CN.4/SR.347, párr. 79.

se permitiera la venta. Es en estos casos en los que la doble nacionalidad es tan útil a los propietarios de buques y les permite cambiar de matrícula con perfecta legitimidad.

32. El PRESIDENTE pone a votación en dos partes el segundo párrafo que el Sr. Scelle propone que se añada al artículo 4.<sup>o</sup> primero hasta las palabras “puerto de escala”, y luego el resto del texto.

*Por 8 votos contra ninguno, y 7 abstenciones, queda aprobada la primera parte del texto del Sr. Scelle.*

*Por 6 votos contra 3, y 6 abstenciones, queda rechazado el resto del texto del Sr. Scelle.*

33. A petición del Sr. PAL, el PRESIDENTE pone a votación el texto modificado del artículo 5,<sup>7</sup> primero, frase por frase y, luego, en su totalidad.

*Por unanimidad, queda aprobada la primera frase.*

*Por 14 votos contra ninguno, y 1 abstención, queda aprobada la segunda frase.*

*Por 9 votos contra 3, y 3 abstenciones, queda aprobada la tercera frase.*

*Por unanimidad, queda aprobado el segundo párrafo.*

*Por 11 votos contra ninguno, y 4 abstenciones, queda aprobado el artículo 5 en su totalidad.*

34. El Sr. PADILLA NERVO, explicando su voto sobre la tercera frase, dice que está de acuerdo con Faris Bey el-Khoury en que esta frase debería haberse suprimido porque se opone a la práctica internacional. Muchos tratados no reconocen entre el buque y el Estado en que se halla matriculado otra relación que la de la nacionalidad.

35. Sir Gerald FITZMAURICE dice que ha votado a favor del artículo porque, aunque dista mucho de ser perfecto, constituye la mejor solución que se puede lograr en este momento. Aunque el principio afirmado en el artículo 5 es tan válido como necesario, habría preferido que la Comisión adoptara el criterio de que el Estado pueda ejercer en alta mar un control efectivo sobre los buques que enarbolan su bandera, como había propuesto el Gobierno del Reino Unido. Tanto más cuanto que algunos Estados tienden a conceder el derecho de enarbolarse su bandera sin tener la posibilidad de ejercer un control sobre los buques ni de asumir en relación con ellos ninguna obligación internacional.

36. El Sr. SALAMANCA insiste en que no se ha adelantado nada al aprobar la tercera frase del párrafo 1, porque el requisito de que debe existir una relación auténtica entre el Estado y el buque es demasiado vago e impreciso.

37. Faris Bey EL-KHOURI, explicando el voto, dice que puede oponerse todavía algo más al criterio en que se basa la tercera frase del párrafo 1: con arreglo a él los buques propiedad de las Naciones Unidas no podrían enarbolarse la bandera de un Estado Miembro porque, aparte de la vinculación de éste con aquéllas, no habría manera de establecer una relación entre el buque y el Estado en cuestión.

38. El Sr. ZOUREK pide que se invierta el orden de los artículos 4 y 5 para que venga en primer lugar el principio fundamental de la nacionalidad, como propuso el Sr. Krylov en la sesión anterior<sup>8</sup>.

*Así queda acordado.*

<sup>6</sup> Véase el párr. 1.

<sup>7</sup> Véase el párr. 5.

<sup>8</sup> A/CN.4/SR.347, párr. 87.

#### ARTICULO 6. BUQUES QUE NAVEGUEN BAJO DOS BANDERAS

39. El PRESIDENTE pone a votación el texto del artículo 6 propuesto por el Subcomité.

*Por 12 votos contra ninguno, y 3 abstenciones, queda aprobado el texto del artículo 6 tal como ha sido modificado por el Subcomité.*

#### ARTICULO 9. SEÑALES Y NORMAS PARA LA PREVENCION DE ABORDAJES

40. El Sr. SALAMANCA dice que en el comentario debe puntualizarse que el inciso 1 del texto del Subcomité —que no hace falta modificar— se refiere a las normas mínimas internacionales fijadas por la Organización Internacional del Trabajo.

*Así queda acordado.*

41. El Sr. SPIROPOULOS cree que no hay razón alguna para tratar de toda la serie de cuestiones enumeradas en los incisos 1 y 2, que están completamente fuera del alcance de la presente labor de codificación. En consecuencia, es partidario de que se mantenga el texto primitivo del artículo, que trata sólo de las señales y normas para la prevención de abordajes.

42. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, hace observar que las cuestiones a que se refieren los incisos 1 y 2 son también de importancia vital para la seguridad de la vida y de los bienes en el mar. El Subcomité no ha hecho más que llenar algunas lagunas del artículo primitivo.

43. El Sr. ZOUREK, haciendo observar que con las palabras “entre otras” se indica claramente que no se pretende agotar en los tres incisos todas las posibilidades, piensa como el Relator Especial que no basta con tratar sólo de las señales y normas para la prevención de abordajes.

44. El Sr. AMADO cree que era preferible el texto primitivo del artículo 9. No es necesario pedir a los Estados que dicten reglamentos sobre las materias mencionadas en los incisos 1 y 2 del texto del Subcomité, porque ya lo harán de todos modos en interés propio.

45. El PRESIDENTE pone a votación cada uno de los incisos del texto del artículo 9 propuesto por el Subcomité.

*Por 13 votos contra ninguno, y 2 abstenciones, queda aprobado el inciso 1.*

*Por 11 votos contra 1, y 3 abstenciones, queda aprobado el inciso 2.*

*Por unanimidad, queda aprobado el inciso 3.*

*Por unanimidad, queda aprobado en su totalidad el texto del artículo 9 tal como ha sido modificado por el Subcomité.*

46. El Sr. AMADO dice que se ha abstenido de votar sobre el inciso 1. Como el inciso 3 es el más importante, propone que se coloque en primer lugar.

*Así queda acordado.*

#### ARTICULO UNICO SOBRE LA ZONA CONTIGUA

47. El PRESIDENTE invita a la Comisión a examinar el proyecto de artículo único sobre la zona contigua aprobado en el quinto período de sesiones<sup>9</sup>. Señala a la atención de los presentes una propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice para que se modifique el artículo de esta manera:

<sup>9</sup> Documentos Oficiales de la Asamblea General, octavo período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2456), párr. 105.

“Línea 3

“Suprimanse las palabras “y reprimir”.

“Línea 4

“Suprimanse las palabras “de inmigración”.

“Añádanse los siguientes párrafos 2 y 3:

“2. La facultad mencionada en el párrafo anterior no afectará a la condición jurídica de las aguas en que se ejerza, ni permitirá que el Estado ribereño reivindique o ejerza ninguna jurisdicción de carácter general ni derechos exclusivos sobre esas aguas que son y seguirán siendo alta mar.

“3. En las zonas del mar situadas frente al lugar donde se juntan dos o más Estados limítrofes, cuando el establecimiento de una zona contigua por uno de estos Estados no dejara, fuera de ella, otra vía de acceso a los puertos de otro Estado, ninguno de los países interesados podrá establecer una zona contigua sin ponerse previamente de acuerdo con los demás sobre la delimitación de sus zonas respectivas.”

48. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, recuerda que la Comisión experimentó dudas sobre el alcance exacto del texto aprobado en el quinto período de sesiones, algunos de cuyos puntos requieren aclaración; en particular, la naturaleza jurídica de las medidas de control que pueda adoptar el Estado ribereño dentro de la zona contigua. Desde luego, no hay problema alguno en cuanto a la naturaleza jurídica de la zona contigua en sí, porque evidentemente forma parte de la alta mar. La opinión del Reino Unido difiere un poco de la de otros miembros de la Comisión. En una sesión anterior se planteó esta cuestión con motivo del artículo 22, cuando Sir Gerald Fitzmaurice impugnó el derecho de empezar la persecución incesante en la zona contigua.<sup>10</sup> La Comisión aplazó entonces el estudio de la cuestión hasta que se examinara el artículo sobre la zona contigua.

49. La propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice sigue fielmente las observaciones del Gobierno del Reino Unido (A/CN.4/99/Add.1, páginas 78 y 79), que fué el único gobierno que formuló observaciones sobre esta cuestión. Por lo que se refiere a la propuesta de suprimir las palabras “y reprimir” ha de advertir que esta expresión no figuraba en el texto elaborado en el tercer período de sesiones, y que fué añadida en el quinto período de sesiones (A/2456, párrafos 105 y 106). No se puede aceptar la enmienda porque las palabras a que afecta completan la competencia del Estado ribereño. Si un buque se aproxima a la costa, el Estado ribereño podrá tomar las medidas necesarias para impedir toda infracción, pero si el buque sale del mar territorial de dicho Estado después de cometer la infracción, es necesario que el Estado ribereño tenga el derecho de castigarlo.

50. Sir Gerald Fitzmaurice explicará sin duda en qué razones se basa su propuesta de suprimir, en la línea 4, las palabras “de inmigración”.

51. Las cuestiones planteadas por el Gobierno del Reino Unido son las únicas que hay que discutir en este momento. Otros aspectos de la materia, como la relación entre la zona contigua y el mar territorial y entre dicha zona y la plataforma continental —suscitado el último por el Sr. Scelle<sup>11</sup>— podrán estudiarse mejor al tratar de los temas respectivos. Así pues, conviene aplazar su examen y limitar el debate a la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice.

52. El PRESIDENTE recuerda la discusión acerca

de la zona contigua en relación con el derecho de persecución incesante<sup>12</sup> y dice que hay ahí dos grandes problemas. En primer lugar, la importante cuestión de las consecuencias jurídicas de la existencia de la zona contigua en relación con el derecho de persecución incesante. Hay que saber si el carácter jurídico de la zona contigua lleva consigo el derecho de fiscalización del Estado ribereño para evitar y reprimir las infracciones de determinadas normas concretas o si la zona contigua, a pesar de ser parte integrante de la alta mar, ha de quedar sometida a toda la legislación del Estado ribereño. El derecho de persecución incesante quedará afectado, evidentemente, por las respuestas que se den a estas preguntas.

53. En segundo lugar, cabe preguntar si el Estado ribereño podría defender sus derechos en la zona contigua, en especial respecto de las aduanas, de la inmigración, o en materia fiscal y sanitaria, por medio de medidas diferentes de las que podría tomar con ese objeto en el mar territorial.

54. El Sr. KRYLOV dice que el Presidente ha precisado que la cuestión es mucho más compleja de lo que puede parecer según la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice. Agrega que comprende también la de la conservación de los recursos vivos de la alta mar. Además, algunos artículos del proyecto y la propuesta del Gobierno de la India referente al artículo 22<sup>13</sup>, tratan de la zona contigua. Aun si se dejase de lado la cuestión del mar territorial y de la plataforma continental, quedarían muchos aspectos del tema para estudiar. Por ejemplo, los Gobiernos de Noruega y de Islandia propusieron, respecto a las pesquerías, una solución semejante a la de la zona contigua<sup>14</sup>. En lugar de restringir el concepto, como parece hacerlo la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice, debería más bien ser ampliado. Le interesa poco la naturaleza jurídica de la zona desde el punto de vista teórico. Lo que importa es su aspecto económico, sobre todo la cuestión de las pesquerías, que ya ha llegado el momento de examinar más detenidamente. La zona contigua ha de ser estudiada en relación con el mar territorial; otros aspectos, como el de la inmigración, son de menos importancia.

55. El Sr. HSU dice que el informe del Relator Especial (A/CN.4/97) da la impresión de que la zona contigua sólo plantea problemas de policía de aduanas y otros del mismo orden. Esto quizá haya sido cierto en el pasado, pero ya no lo es. Duda de que el texto sea una buena base para discutir a fondo la cuestión de la zona contigua, cuyos principios deberían ser definidos para ayudar a resolver otros problemas. Si prescindiese de otros aspectos importantes de la cuestión, como el límite de tres millas y la seguridad, la Comisión se limitaría a introducir el desorden en el derecho marítimo internacional.

56. El Sr. SALAMANCA comparte el punto de vista del Sr. Krylov. Para que el informe sea bien equilibrado la cuestión de la zona contigua ha de estar subordinada a las decisiones relativas a la conservación de los recursos vivos del mar y al mar territorial que son cuestiones de suma importancia. No hay ningún inconveniente en tratar inmediatamente de las dos primeras enmiendas propuestas por Sir Gerald Fitzmaurice. Pero debería aplazarse el examen de los nuevos párrafos que propone. El aspecto extrajurídico de la cuestión es importante y

<sup>10</sup> A/CN.4/SR.344, párr. 5 a 34.

<sup>11</sup> A/CN.4/97/Add.1, párr. 151.

<sup>12</sup> A/CN.4/99/Add.1, págs. 47 a 49 y A/CN.4/99/Add.2, págs. 5 a 10.

<sup>13</sup> A/CN.4/SR.344, párrs. 22 y 25.

<sup>14</sup> A/CN.4/97, párr. 35.

no hay que olvidar que la Asamblea General tal vez modifique el informe de la Comisión para remitirlo más tarde a una conferencia diplomática. Pero ese aplazamiento no puede ser indefinido.

57. El Sr. PAL dice que esperaba que la discusión quedara más limitada. La palabra "contigua" parece haber causado ciertas dificultades. Durante el tercer período de sesiones de la Comisión, la zona contigua había sido considerada como una zona que estaba fuera del mar territorial, de doce millas de ancho, dentro de la cual se otorgaban al Estado ribereño ciertos derechos con fines específicos de fiscalización. En el quinto período de sesiones, después de estudiar las observaciones de los gobiernos, en especial del Gobierno de los Países Bajos, se agregaron las palabras "reprimir" e "inmigración". Pero el límite de la zona siguió siendo de doce millas. Posteriormente, se decidió aplazar el estudio del derecho de persecución incesante, que está relacionado con la cuestión de la zona contigua, hasta que esta última cuestión fuera examinada<sup>15</sup>. Nunca se ha propuesto que la anchura de esta zona fuese de más de doce millas, ni que los derechos del Estado ribereño dentro de ella fuesen más extensos que los que se admitieron en el quinto período de sesiones. La discusión debería limitarse, pues, a la cuestión de la zona contigua, sólo en su sentido técnico.

58. En los artículos sobre pesquerías, la palabra "contigua" tiene un sentido muy diferente y no debería preocupar a la Comisión por ahora. Lo que hay que discutir, a base de la definición de 1953, es si hay que mantener el artículo tal como está redactado o aceptar la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice.

59. El Sr. SPIROPOULOS dice que no ha quedado convencido por los argumentos de los oradores que han puesto en duda la conveniencia de examinar inmediatamente la cuestión de la zona contigua. El texto del artículo no contiene ninguna disposición relativa a la pesca en el mar territorial. La Comisión ha de definir el estatuto jurídico de la zona contigua y los derechos que en ella tiene el Estado ribereño. El problema es muy diferente del de las pesquerías y, por consiguiente, es muy conveniente examinarlo. Es cierto que está en relación con la cuestión del mar territorial, pero poco importa discutir antes uno u otra.

60. Respecto de la afirmación del Sr. Pal de que hay que escoger entre el artículo del proyecto y la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice, hace notar que las resoluciones 798 (VIII) y 899 (IX) de la Asamblea General dan facultades a la Comisión para revisar los artículos si lo cree necesario.

61. Sir Gerald FITZMAURICE está de acuerdo con lo dicho por el Sr. Pal y el Sr. Spiropoulos. Se trata esencialmente de una cuestión de codificación. Desde el punto de vista puramente jurídico, la cuestión de la jurisdicción exclusiva sobre las pesquerías está ligada a la del mar territorial porque sólo se puede ejercer jurisdicción exclusiva dentro de sus límites. Este principio está generalmente reconocido y la cuestión sólo se puede discutir al tratar del mar territorial. Si la Comisión lo aprobase al tratar de la zona contigua, tendería a abolir la distinción esencial que existe entre la zona contigua y el mar territorial, reflejada en el hecho de que el concepto básico de la zona contigua (aunque no haya sido generalmente aceptado) es que en ella los derechos del Estado ribereño han de quedar limitados a ciertas cues-

iones que afectan a los intereses del Estado ribereño considerado como entidad pública. No se plantea ninguna cuestión de derechos privados, como en el caso de las pesquerías.

62. La propuesta del Sr. Krylov le ha sorprendido, porque, a menos que la Comisión decida apartarse del derecho en vigor, la cuestión de la jurisdicción exclusiva sobre las pesquerías no se ha de discutir al tratar de la zona contigua.

63. A reserva de volver a tratar esta cuestión, y refiriéndose a sus dos primeras enmiendas, Sir Gerald Fitzmaurice señala que la distinción que hace el Relator Especial entre un buque que entra y un buque que sale no queda bien claro en el texto actual del artículo. La idea en que se basa la primera propuesta de Sir Gerald es que un buque que entra no está aún en la zona en que puede cometer una infracción y que, por lo tanto, no hay lugar a represión. Si esto se aclarase, retiraría su propuesta.

64. Respecto de la segunda enmienda encaminada a que se suprima la palabra "inmigración", las razones en que se funda la observación del Gobierno del Reino Unido (A/CN.4/99/Add.1, página 74), aunque indirectas, pueden ser tomadas en consideración. La Comisión había interpretado el término inmigración como si incluyera también la emigración (A/2456, párrafo 111). Aunque es razonable controlar la primera, la reglamentación de la segunda podría conducir a abusos, por ejemplo, a la detención de refugiados políticos que salieran de un país en un buque extranjero, fuera del mar territorial. Además, no hay necesidad de extender estos derechos del Estado ribereño a la zona contigua, porque no tendrá ninguna dificultad en vigilar la inmigración en sus aguas interiores o en su mar territorial. Pero, si se pudiera encontrar otro medio para lograr el objetivo de su propuesta, no insistiría en la enmienda.

65. El Sr. HSU comparte la opinión del Sr. Spiropoulos de que la definición de la zona contigua tal como está redactada no es intangible. La Asamblea General pidió a la Comisión que armonizara el proyecto de artículos, y para ello será forzosamente necesario modificar los textos.

66. Respecto al orden de la discusión de los diversos problemas, sin tomar una actitud cerrada, propone que la cuestión de la zona contigua se deje para lo último.

67. El PRESIDENTE dice que la Comisión tiene perfecto derecho de modificar cualquier decisión que haya tomado. Pero antes de que tome una decisión, quiere señalar ciertos aspectos del problema.

68. En primer lugar, la extensión de la zona contigua no afecta al proyecto de artículo. Es cierto que la definición de la zona contigua que la limita a una distancia de doce millas de la línea de base desde la que se mide la anchura del mar territorial, da una cifra precisa. Pero la Comisión, al aprobar el artículo, pensaba en una anchura del mar territorial de menos de doce millas; en todo caso, la distancia aceptada en el quinto período de sesiones se había considerado como provisional y sujeta a modificación, a la luz de la decisión que se tomara sobre la anchura del mar territorial.

69. No ve ninguna ventaja en aplazar el estudio de la zona contigua, que está relacionado con problemas como el de las aduanas y otros análogos que se plantean fuera del mar territorial. Estas cuestiones no están relacionadas con los problemas de las pesquerías. La cuestión de las pesquerías tendrá que ser tratada al examinar los

<sup>15</sup> A/CN.4/SR.344, párr. 34.

artículos sobre la conservación de los recursos vivos del mar.

70. El Sr. SALAMANCA señala que el examen de un aspecto particular está inevitablemente relacionado con el examen de los demás aspectos de la cuestión. Aplazar el estudio de un problema no quiere decir que se prejuzgue su solución.

71. El Sr. SPIROPOULOS pregunta si los Estados estarían obligados a aceptar la situación que se crearía extendiendo la anchura del mar territorial a doce millas y suprimiendo, por lo tanto, la zona contigua. Algunos Estados podrían preferir un límite de tres o de seis millas, en cuyo caso la cuestión de la zona contigua tendría gran interés. Independientemente de la cuestión del mar territorial, no puede aceptar el límite de doce millas como obligatorio. No se trata del cumplimiento de una obligación, sino del ejercicio de un derecho. Los otros aspectos de la cuestión no tienen nada que ver con la cuestión de la zona contigua.

72. El Sr. ZOUREK dice que él hubiera preferido estudiar primero el mar territorial, pero ha abandonado esta idea por razones técnicas. A condición de que luego se fijara su anchura, la zona contigua podría muy bien discutirse inmediatamente. Como se ha señalado, la cuestión fundamental es definir la naturaleza de la zona contigua, puesto que su existencia no se discute; ahora bien, este concepto incluye la cuestión de si el Estado ribereño tiene el derecho de extender la aplicación de su legislación hasta un cierto punto de la alta mar o simplemente el derecho de impedir que se infrinjan sus leyes. Esta distinción es esencial y se refleja en las discrepancias que existen entre el texto del tercer período de sesiones y el del quinto; en efecto, este último extiende ciertos derechos. Otra cuestión es la del conjunto de intereses que están en juego. Ambas cuestiones pueden ser discutidas y no se opondrá a ninguna propuesta de que se aplase su examen.

73. El Sr. KRYLOV mantiene su opinión de que sería preferible tratar primero la cuestión de la conservación que es de importancia capital y aplazar el estudio de los aspectos jurídicos más teóricos, suscitados por el Relator Especial y recogidos por Sir Gerald Fitzmaurice en su propuesta. Pero no insistirá sobre ello.

74. El Sr. SPIROPOULOS, en contestación al Sr. Krylov, señala que la cuestión de la zona contigua no puede perjudicar el derecho del Estado ribereño a reglamentar la pesca fuera del mar territorial, porque una vez que el derecho haya sido reconocido en la parte de la alta mar situada frente a sus costas, comprende implícitamente la zona contigua.

Se levanta la sesión a las 13.10 horas.

### 349a. SESION

*Viernes 18 de mayo de 1956, a las 9.30 horas*

#### SUMARIO

	<i>Página</i>
Régimen de alta mar (tema 1 del programa) (A/2456 y A/2934) (continuación)	
Artículo único sobre la zona contigua (continuación)	73
Artículo 22. Derecho de persecución incesante (continuación de la 345a. sesión) .....	78

*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. Shushi 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. Jean SPIROPOULOS, Sr. Jaroslav ZOUREK.

*Secretaria:* Sr. LIANG, Secretario de la Comisión.

#### Régimen de alta mar (tema 1 del programa) (A/2456 y A/2934) (continuación)

##### ARTÍCULO ÚNICO SOBRE LA ZONA CONTIGUA (continuación)

1. El PRESIDENTE invita a la Comisión a seguir examinando el proyecto de artículo único sobre la zona contigua, que figura en el párrafo 105 del documento A/2456.
2. El Sr. ZOUREK, hablando sobre la naturaleza jurídica de la zona contigua, recuerda que en la sesión anterior<sup>1</sup> señaló que este concepto plantea la cuestión de si el Estado ribereño tiene el derecho de extender la aplicación de sus leyes hasta un punto determinado de la alta mar o tan sólo el de impedir que se infrinjan. Estima que la Comisión, en su segundo período de sesiones, estuvo en lo justo al afirmar que "el Estado ribereño puede ejercer la vigilancia que se requiera para la aplicación de sus leyes fiscales, aduaneras y sanitarias, en una zona de alta mar que se extienda más allá de sus aguas territoriales a la distancia limitada que sea necesaria para tal aplicación"<sup>2</sup>.
3. Para decidir bien en esa alternativa es preciso conciliar los intereses legítimos del Estado ribereño con el principio de la libertad de la alta mar. Desde este punto de vista basta con reconocer al Estado ribereño ciertos derechos de fiscalización en la zona contigua. La doctrina de que el Estado ribereño puede aplicar su legislación incluso en la zona contigua llevaría en la práctica a la consecuencia de que toda infracción de las leyes cometida en esta zona podría dar lugar a las sanciones correspondientes. En cambio, si se reconoce únicamente el derecho de reprimir las infracciones cometidas en el mar territorial, las consecuencias son distintas; si, por ejemplo, se detiene a un buque bajo sospecha de contrabando, las únicas medidas que se podrán adoptar en la zona contigua serán de carácter preventivo. No se podrán confiscar las mercancías. Para salvaguardar los intereses legítimos del Estado ribereño, basta con reconocerle en la zona contigua derechos de fiscalización sin llegar a permitirle que extienda a ella la aplicación de sus leyes.
4. El Sr. SANDSTRÖM se suma a la opinión del Sr. Zourek y añade que la actitud adoptada en el segundo período de sesiones respecto del concepto de zona contigua fué mantenida en el quinto período de sesiones.
5. Por lo que se refiere a la inmigración, el comentario al artículo, redactado en el quinto período de sesiones (A/2456, párr. 111) incurre en error al identificar los términos "inmigración" y "emigración". En materia de inmigración, todo conflicto entre el individuo y el Estado ha de ser resuelto, sin duda alguna, a favor de este

<sup>1</sup> A/CN.4/SR.348, párr. 72.

<sup>2</sup> Documentos Oficiales de la Asamblea General, quinto período de sesiones, Suplemento No. 12 (A/1316), párr. 195.