

fiere que se conserve el párrafo 1. El párrafo 3 del artículo 16 se limita a definir el paso inocente en general. Por el contrario, el párrafo 1 del artículo 18 trata del caso especial en el que el Estado ribereño tiene un derecho excepcional que no está reconocido de ningún modo en el artículo 16.

92. El Gobierno de Yugoslavia propone el texto siguiente como párrafo 1:

“1. El Estado ribereño puede tomar, en su mar territorial, las medidas necesarias para prevenir todo atentado a su seguridad y a su orden público, o a la seguridad de la navegación y a sus intereses aduaneros y sanitarios y de otra índole.”

La Comisión no considera conveniente la expresión “orden público”<sup>14</sup> y el Relator prefiere, por lo tanto, el texto actual.

93. Faris Bey EL-KHOURI dice que el caso del Golfo de Aqaba es excepcional. Conviene que la Comisión estudie la propuesta del Gobierno de Israel, pero no cree que deba formular una norma de carácter general a este respecto. Prohibir en todos los casos la suspensión del paso inocente de los buques extranjeros por estrechos como el indicado por el Gobierno de Israel no sería justo para los Estados ribereños interesados. Un puerto no es un accidente natural que exista desde tiempo inmemorial y si un Estado cree conveniente construir un puerto en un lugar al que sólo se pueda llegar a través de las aguas territoriales de otros Estados, debe aceptar las consecuencias. El Estado en cuestión tiene siempre la posibilidad de construir un puerto en otro lugar o de concluir un acuerdo con los otros Estados ribereños para regular el acceso al puerto.

94. Sir Gerald FITZMAURICE no comprende exactamente qué fines persigue el Gobierno de Israel con su propuesta. Los buques podrán ejercer siempre el derecho de paso inocente por un golfo formado únicamente por aguas territoriales de Estados ribereños con objeto de llegar a un puerto que pertenece a un tercer Estado. Cree que la cuestión planteada por el Gobierno de Israel está ya resuelta por el artículo 18.

95. No comparte la opinión de Faris Bey el-Khourí de que un Estado que construya un puerto en esas circunstancias esté obligado a aceptar las consecuencias. Con arreglo a la legislación nacional y al derecho internacional, una persona o un Estado que construya un edificio en la orilla de un río tiene ciertos derechos frente a las personas o Estados que ejercen el control de su corriente río arriba. Un Estado tiene perfecto derecho a construir un puerto en un golfo, como en el caso que se discute, y los buques tendrán acceso normal a él.

96. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, indica que el párrafo 4 del artículo 18 se refiere a los estrechos que ponen en comunicación dos partes de la alta mar y, por lo tanto, no es aplicable al Golfo de Aqaba que, aunque comunica con la alta mar por uno de sus extremos, por el otro da únicamente acceso a un puerto.

97. El Sr. PAL dice que, a juicio del Gobierno de Israel, los Estados ribereños no pueden reivindicar un mar territorial en los estrechos que constituyen el único acceso a un puerto perteneciente a otro Estado. Esta opinión merece un examen detallado, pero por el momento no puede aceptarla.

98. Faris Bey EL-KHOURI no comparte la opinión de Sir Gerald Fitzmaurice de que un Estado esté en libertad de construir un puerto al que sólo pueda llegarse

pasando por el mar territorial de otros Estados. El caso de los ríos es totalmente distinto.

99. El Sr. SPIROPOULOS cree que quizás pudiera asimilarse el problema a las bahías. El derecho de acceso a un puerto como el citado puede basarse en acuerdos internacionales o en la costumbre. Ahora bien, en sentido estricto, esta cuestión está fuera de lugar, pues la Comisión sólo debe formular normas generales.

100. El Sr. SANDSTRÖM estima que este caso está regulado por las disposiciones del artículo 16.

101. Sir Gerald FITZMAURICE comparte la opinión del Sr. Sandström en lo que se refiere al derecho de paso inocente. No obstante, el párrafo 3 del artículo 18 permite al Estado ribereño suspender el derecho de paso en ciertos casos, mientras que el párrafo 4 dispone que no puede suspenderse el paso inocente de buques extranjeros por los estrechos que, para los fines de la navegación internacional, ponen en comunicación normalmente dos partes de la alta mar. El problema que plantea el Gobierno de Israel en sus observaciones es si puede extenderse la excepción prescrita en el párrafo 4 a los estrechos que no ponen en comunicación dos partes de la alta mar y constituyen el único acceso al puerto de otro país.

102. El Sr. KRYLOV opina que esta cuestión es más bien de la competencia de la Corte Internacional de Justicia, pues no es una cuestión sobre la cual pueda la Comisión formular un principio general. En último caso, puede hablarse de este problema en el comentario al artículo 18.

Después de un corto debate, queda decidido que la cuestión planteada por el Gobierno de Israel se refiere a un caso excepcional que no justifica la formulación de una norma de carácter general.

103. El Sr. ZOUREK propone que el Comité de Redacción examine la posibilidad de sustituir las palabras “estrechos... para los fines de la navegación internacional”, del párrafo 4 del artículo 18, por las palabras “estrechos de interés internacional”.

Se remite el artículo 18 al Comité de Redacción para que inserte las palabras propuestas por el Gobierno de Noruega y para que examine la enmienda del Sr. Zourek.

Se levanta la sesión a las 13.10 horas.

## 367a. SESION

Jueves 14 de junio de 1956, a las 9.30 horas

### SUMARIO

	Página
Régimen del mar territorial (tema 2 del programa) (A/2693, A/2934, A/CN.4/97/Add.2, A/CN.4/99 y Add.1 y 2) (continuación) .....	195
Artículo 19. Deberes de los buques extranjeros durante el tránsito .....	195
Artículo 20. Gravámenes impuestos a los buques extranjeros .....	197
Artículo 21. Detención practicada a bordo de un buque extranjero .....	198
Artículo 22. Detención de un buque para el ejercicio de la jurisdicción civil .....	199
Artículo 23. Buques del Estado explotados con fines comerciales .....	200
Artículo 24. Buques del Estado destinados a fines no comerciales .....	200
Artículo 25. Paso de buques de guerra .....	202

<sup>14</sup> Véase el párr. 60 *supra*.

*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. 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 del mar territorial (tema 2 del programa) (A/2693, A/2934, A/CN.4/97/Add.2, A/CN.4/99 y Add.1 y 2) (continuación)**

1. El PRESIDENTE invita a la Comisión a seguir examinando el proyecto de artículos sobre el régimen del mar territorial.

**ARTÍCULO 19. DEBERES DE LOS BUQUES EXTRANJEROS DURANTE EL TRÁNSITO**

2. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que el Gobierno de la India propone que el inciso a) del artículo se redacte como sigue:

“a) Al transporte de armas, municiones y otro material de guerra, y al transporte de cualquier otro artículo o material que directa o indirectamente se relacione con el abastecimiento de una base militar.”

Si la propuesta se refiere a la seguridad del tránsito, el actual inciso a) prevé ya ese caso. Pero si, como es más probable, se refiere a la intervención del Estado ribereño en el transporte de material para las fuerzas armadas de otro país, constituiría una restricción grave del derecho de paso y sería preciso examinarla con mucho detenimiento.

3. El Gobierno de Turquía propone que se añada un segundo párrafo que diga: “Los buques submarinos estarán obligados a navegar por la superficie”. En el párrafo 3 del artículo 25 se estipula lo mismo en relación con el paso de los buques de guerra, pero el Gobierno de Turquía propugna que se suprima ese párrafo del artículo 25 y se inserte en las normas generales que tratan del derecho de paso para que se aplique a todos los submarinos, militares o no militares. Que él sepa, sólo durante la primera guerra mundial, se han utilizado submarinos para fines no militares y, por lo tanto, le parece innecesaria la modificación propuesta. No obstante, no se opone a ella si la Comisión desea hacer frente a todas las eventualidades.

4. El Gobierno de la Unión Sudafricana propone que en el inciso c), después de las palabras “recursos vivos”, se añada “minerales y de otra clase”. No cree que sea necesaria tal modificación, pero no se opone a ella.

5. El Gobierno de Yugoslavia propone que se modifique el artículo de la manera siguiente:

“Los buques extranjeros que utilizan el derecho de paso inocente por el mar territorial deberán ajustarse a las leyes y reglamentos promulgados por el Estado ribereño, a menos que se disponga otra cosa en estas normas, especialmente en lo que respecta:

“a) A enarbolar la bandera nacional;

“b) A seguir las rutas de navegación internacional establecidas;

“c) A cumplir los reglamentos de orden público y seguridad, así como los reglamentos de aduanas y de sanidad.”

[Los incisos a) a e) pasarían a ser incisos d) a h)].”

Tiene sus dudas en cuanto a ciertos extremos de la enmienda. La sustitución de las palabras “de conformidad con las presentes disposiciones y con las demás normas del derecho internacional” por “a menos que se disponga otra cosa en estas normas” tendería a reforzar la posición del Estado ribereño, porque seguramente habrá casos que no estarán previstos en las normas de la Comisión. En consecuencia, prefiere la redacción actual. En cambio, no tiene nada que objetar a los incisos a) y b), aunque no los considera indispensables. En cuanto al c), el concepto de “orden público” a que se refiere ha sido ya rechazado por la Comisión a causa de su excesiva vaguedad. En conjunto, cree que no es aconsejable añadir tres nuevos casos a una lista que, como indica la palabra “especialmente”, no pretende ser completa.

6. El Gobierno del Líbano propone que se permita al Estado ribereño suspender la aplicación del artículo en tiempo de guerra o en circunstancias excepcionales declaradas de un modo oficial. No recomienda que se apruebe esa propuesta. La suspensión en tiempo de guerra está ya prevista porque la Comisión ha acordado que el proyecto no se aplicará en tiempo de guerra, y la expresión “circunstancias excepcionales” es demasiado vaga.

7. El Sr. PAL, refiriéndose a la propuesta del Gobierno de la India, dice que el Relator especial está en lo cierto al suponer que no se refiere a la seguridad de la navegación, sino que está dirigida contra el tráfico de armas. No es aconsejable incluir el texto como inciso del artículo 19. Si las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al tráfico de armas responden a las normas del derecho internacional, la cuestión queda ya resuelta por el artículo 19. Si no, quizá hubiera que insertar una disposición especial, en el supuesto de que la Comisión esté dispuesta a desarrollar el derecho internacional en ese sentido. Según el Sr. Pal, las leyes y los reglamentos citados corresponden a la práctica internacional, y, por lo tanto, incluso si no existe una disposición especial para este caso, estarán comprendidos en este artículo.

8. El Sr. HSU, refiriéndose a la propuesta del Gobierno de la India, dice que cuando los gobiernos formulan observaciones la Comisión tiene el deber de responder y, si no las acepta, dar a conocer las razones en que se funda. La observación del Gobierno de la India plantea un problema muy serio que, como ha dicho el Relator Especial, requiere cuidadoso examen por parte de la Comisión. La propuesta es algo prematura e injustificada. Es más, no concibe en qué circunstancias se aplicaría. Si todos los países del mundo se integraran en un Estado universal, los gobiernos de cada país, que serían más que nada administraciones provinciales, no tendrían ningún derecho a aplicar sus propios reglamentos en materia de tráfico de armas. La propuesta tampoco puede aceptarse en las actuales circunstancias del mundo. La guerra ha sido declarada ilegal, excepto en caso de legítima defensa o en cumplimiento de las obligaciones de un Estado en su calidad de Miembro de las Naciones Unidas. Por lo tanto, si estalla una guerra ningún Estado podría permanecer neutral. O cumpliría sus obligaciones para con las Naciones Unidas, o actuaría en legítima defensa. En consecuencia, los Estados

siguen teniendo el deber de prepararse militarmente, y el hecho de mandar pertrechos a sus bases militares a través del mar territorial de otros Estados no puede constituir una infracción del derecho de paso inocente. Es verdad que el mundo está atravesando un período de transición hacia una fase de mayor unidad, en el que resulta a menudo difícil saber cuál es la conducta internacional correcta. Sin embargo, estima que la propuesta del Gobierno de la India va demasiado lejos.

9. El Sr. SANDSTRÖM no puede apoyar la propuesta del Gobierno de la India, aunque se hace cargo de que representa un esfuerzo más en favor de un mundo más pacífico. Sería prematuro que la Comisión discutiera este asunto antes de que se haya resuelto en el plano internacional. Además, el texto tiene un carácter excesivamente general y sería necesario establecer una serie de distinciones en cuanto a la naturaleza del tráfico de armas.

10. La proposición del Gobierno de Turquía sobre los submarinos no militares no carece de fundamento; podría hacerse figurar en otro lugar una disposición en este sentido, como cree que ha indicado el Relator Especial.

11. En cuanto a la propuesta del Gobierno de la Unión Sudafricana, no ve la necesidad de referirse a los recursos minerales con motivo del paso de buques extranjeros a través del mar territorial.

12. De la enmienda propuesta por el Gobierno de Yugoslavia está dispuesto a aceptar los incisos *a*) y *b*), pero cree que el *c*) es superfluo; la cuestión está ya prevista en el artículo 18.

13. El Sr. ZOUREK hace observar que las cinco cuestiones enumeradas en el artículo 19 no son en realidad las más importantes. Aunque la Comisión, en el artículo único sobre la zona contigua, declara que el Estado ribereño podrá ejercer la fiscalización necesaria para evitar y reprimir las infracciones de sus leyes de policía aduanera, fiscal o sanitaria, en el artículo 19 no habla para nada de esas leyes. Parece que el inciso *c*) del texto de Yugoslavia tiene por objeto subsanar esta omisión. Alargar la lista, lejos de ser perjudicial, aclararía los deberes de los buques extranjeros. En consecuencia, propone que la Comisión incluya en el artículo 19 la disposición sobre vigilancia de la importación y exportación, propuesta por el Reino Unido en relación con el artículo 16, y los tres incisos propuestos por Yugoslavia, modificando, en caso necesario, la referencia al "orden público" del inciso *c*).

14. De todos modos, el concepto de "orden público" obtuvo aceptación universal en la Conferencia de Codificación de La Haya.

15. El Sr. KRYLOV dice que el Sr. Zourek parece estar trazando un paralelo entre la zona contigua y el mar territorial. Ahora bien, la zona contigua forma parte de la alta mar, sobre la que el Estado ribereño tiene ciertos poderes limitados que es preciso especificar. En cambio, el mar territorial es una zona en la que el Estado ejerce derechos soberanos. Por consiguiente, el paralelo no está justificado. La lista del artículo 19 podría modificarse. Tal como está, contiene un poco de todo. Quizá lo mejor sería remitir al Comité de Redacción el artículo en su forma actual, pidiéndole que lo redacte más sistemáticamente.

16. El Sr. ZOUREK no intenta trazar ningún paralelo entre la zona contigua y el mar territorial, y está

de acuerdo con el Sr. Krylov en que el Estado ribereño tiene el derecho soberano de promulgar las leyes que desee respecto de su mar territorial. Sin embargo, es raro que en el artículo sobre la zona contigua, en el que se imponen ciertas obligaciones a los buques extranjeros, se haga referencia a las leyes de policía aduanera, fiscal y sanitaria, mientras que en los artículos sobre el derecho de paso por el mar territorial, donde los derechos del Estado ribereño son mucho más amplios, no se hace tal referencia. Y más extraño es todavía si se tiene en cuenta que en el artículo sobre la zona contigua se habla de la infracción de estas leyes dentro del territorio del Estado ribereño o dentro de su mar territorial.

17. El Sr. SPIROPOULOS duda de que la lista del artículo 19 sea realmente necesaria. La Comisión, después de decir en el artículo 1 que la soberanía del Estado se extiende a su mar territorial, establece en el artículo 16 una excepción única a esta norma: el derecho de paso inocente de los buques extranjeros. En consecuencia, es evidente que los buques extranjeros están obligados a respetar las leyes y reglamentos del Estado ribereño, siempre que estén de acuerdo con las normas del derecho internacional. Una lista incompleta no hará más que suscitar dudas en la mente del lector, por lo que propone que se prescinda de toda lista.

18. El Sr. AMADO hace observar que el hecho de añadir más cuestiones a la lista debilitaría el significado de la palabra "especialmente". Se opone a que en los artículos se hagan figurar listas de esta naturaleza. Pretenden decir más, y en realidad dicen menos.

19. En todo caso, el inciso *c*) del artículo parece estar ya comprendido en el inciso *b*), porque no se entiende cómo los buques extranjeros podrían perjudicar la conservación de los recursos vivos del mar de no ser contaminando las aguas.

20. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que como fórmula de compromiso podrían suprimirse los incisos del artículo, mencionando en el comentario las cuestiones a que se refieren.

21. El Sr. SANDSTRÖM acoge con agrado la propuesta de prescindir de la lista, pero estima que la Comisión debería mencionar de todos modos los asuntos relacionados específicamente con la navegación.

22. Sir Gerald FITZMAURICE dice que la palabra "especialmente" induce a error respecto de los incisos *a*), *b*) y *e*) del artículo, porque da la impresión de que son cuestiones de importancia especial. En realidad, estas cuestiones no son tan importantes como las mencionadas en los incisos *c*) y *d*) o como muchas otras de las que no se habla en absoluto. Quizá sería mejor emplear la expresión "entre otras cosas", aunque quizá se podría interpretar en el sentido de que en otro caso podrían quedar ciertas dudas sobre si estas cuestiones estaban previstas en el artículo.

23. Está de acuerdo con el Sr. Sandström en que lo mejor sería conservar únicamente las cuestiones relacionadas con el proceso de paso, o sea los incisos *a*), *b*) y quizá el *e*).

24. El Sr. PAL propone que se suprima del artículo todo lo que sigue a las palabras "derecho internacional" y que, en caso necesario, se mencionen en el comentario las cuestiones a que se refieren los incisos.

25. Faris Bey EL-KHOURI dice que es bien sabido que la jurisdicción del Estado ribereño comprende todas

las cuestiones a que se refieren los incisos. En consecuencia, no es preciso mencionarlas. Únicamente es necesario formular la norma general. En caso de desacuerdo sobre las leyes y reglamentos a que se refiere específicamente el artículo, podría recurrirse a la Corte Internacional de Justicia.

26. El Sr. SPIROPOULOS es partidario también de que se enuncie únicamente la regla general. En el comentario puede aludirse a las cuestiones de que se trata en los incisos.

27. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que un inconveniente de mantener únicamente la norma general, en particular si en el comentario no se habla de las cuestiones a que se refieren los incisos, es que tal como está redactada puede dar la impresión de que los buques extranjeros están sometidos a todas las leyes y reglamentos del Estado ribereño, incluso los de su derecho civil. Claro que esto no es así; a bordo del buque extranjero sigue en vigor el derecho de su país.

28. El Sr. SPIROPOULOS no está de acuerdo en que el artículo pueda inducir a error si se suprimen los incisos, como ha dicho el Relator Especial. La condición de que las leyes y reglamentos tengan que ser promulgados “de conformidad con las presentes disposiciones y con las demás normas del derecho internacional” deja la cuestión suficientemente clara, porque según el derecho internacional, los buques extranjeros no están sometidos al derecho civil del Estado ribereño.

29. El Sr. SANDSTRÖM tiene mucho interés en mantener los incisos del artículo 19 relativos al hecho del paso, para dejar bien sentado que el derecho de paso inocente está sujeto a ciertas obligaciones por parte de los buques que lo ejercen.

30. Sir Gerald FITZMAURICE es partidario de la propuesta del Sr. Spiropoulos de que se prescinda de la lista del artículo 19. Sin embargo, propone que después de las palabras “demás normas del derecho internacional” se añada lo siguiente: “y en particular las leyes y reglamentos relativos al tráfico y a la navegación”. De este modo, las palabras “en particular” tendrían un sentido, porque su objeto sería poner de relieve las leyes y reglamentos relativos al tráfico y a la navegación. Desde luego, seguirían aplicándose los demás reglamentos y leyes promulgados por el Estado ribereño de conformidad con las normas del derecho internacional.

31. El Sr. SPIROPOULOS cree que la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice resolvería totalmente el problema.

32. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, no comparte el entusiasmo del Sr. Spiropoulos. El artículo no tiene por objeto declarar que los buques extranjeros están sujetos en particular a las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al tráfico y a la navegación, sino dejar bien sentado que estos reglamentos y leyes son los únicos a que se refiere la Comisión. El texto propuesto por Sir Gerald Fitzmaurice daría la impresión de que los buques extranjeros están sujetos también a otra serie de leyes y reglamentos.

33. El Sr. ZOUREK hace observar que el artículo, en su forma actual, da la misma impresión. Añadiendo dos o tres ejemplos no se cambiaría para nada su alcance.

34. El Sr. SPIROPOULOS está de acuerdo con el Sr. Zourek. El artículo no menciona en absoluto el

derecho civil del Estado ribereño, pero si alguien experimenta dudas —y él por su parte no tiene ninguna— sobre si ese derecho civil se aplica a los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso, las dudas subsistirían tanto si el artículo se deja en su forma actual como si se modifica según la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice.

35. El Sr. SANDSTRÖM cree que quizá quedaría resuelto el problema si en el texto inglés se emplea la palabra “including” en lugar de “in particular”, y en el texto francés las palabras “y compris” en lugar de “notamment”.

36. El Sr. FRANÇOIS hace observar que muchos expertos estiman que el sentido de “notamment” no es “in particular” sino “*inter alia*”.

37. Sir Gerald FITZMAURICE dice que va a hacer otra propuesta para ver si se puede resolver la dificultad. En realidad, el propósito del artículo es especificar que el derecho de paso inocente no supone que los buques extranjeros que lo ejerzan no estén sujetos a las leyes del Estado ribereño en la medida requerida por el derecho internacional. En consecuencia, se podría redactar nuevamente el artículo como sigue:

“El ejercicio del derecho de paso inocente no exime a los buques del cumplimiento de las leyes del Estado ribereño en la medida requerida por el derecho internacional. En particular, los buques deberán cumplir las leyes del Estado ribereño relativas al tráfico y a la navegación.”

38. El Sr. ZOUREK cree que quizá el Relator Especial, después de un examen más detenido, convenga en que sus temores relativos a la interpretación del artículo eran algo exagerados. Después de todo, el artículo dice que las leyes y reglamentos tienen que ser conformes con las demás normas del derecho internacional. Entre esas normas del derecho internacional figura la de que los buques están sujetos a la ley del país cuya bandera enarbolan.

39. El Sr. SPIROPOULOS señala al Relator Especial que el artículo 22 limita la jurisdicción del Estado en materia de derecho civil; esto debería disipar sus temores. En consecuencia, la Comisión tendría que aceptar la primera propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice basada en la observación del Sr. Sandström.

40. La palabra “notamment” se emplea generalmente en los convenios internacionales para hacer resaltar lo que se desea decir en particular.

41. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, está dispuesto a aceptar la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice de que al final del párrafo, en lugar de las palabras “especialmente en lo que respecta”, se diga “en particular las leyes y reglamentos relativos al tráfico y a la navegación”. Luego se incluiría en el comentario, en substancia, el contenido de los incisos.

*Así queda acordado.*

*Queda aprobado el artículo 19, con las modificaciones introducidas.*

#### ARTÍCULO 20. GRAVÁMENES IMPUESTOS A LOS BUQUES EXTRANJEROS

42. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que el Gobierno de Turquía propone que del párrafo 2 se supriman las palabras “prestados a dicho buque”. El Gobierno de Turquía ha explicado que esta modificación

daría más elasticidad al texto y permitiría aplicarlo de diversas maneras, de conformidad con los convenios internacionales o con otros precedentes establecidos. No acaba de entender la finalidad de la enmienda.

43. El Gobierno de Turquía ha propuesto también que se añada un párrafo que diga:

“Queda reservado el derecho del Estado ribereño a pedir y obtener informaciones sobre la nacionalidad, tonelaje, destino y procedencia de los buques que pasen, con el objeto de facilitar la percepción de gravámenes”.

Bastaría con decir en el comentario que este derecho no quedaría afectado por las disposiciones del artículo 20.

44. El Gobierno del Reino Unido ha propuesto que se ponga de nuevo el primer párrafo del comentario al artículo 22, aprobado en el sexto período de sesiones (A/2693, pág. 20). En realidad se iba ya a poner porque el informe definitivo incluirá los comentarios pertinentes aprobados en los anteriores períodos de sesiones, comentarios que, en aras de la simplicidad, no se han reproducido en el informe de 1955.

45. El Sr. SANDSTRÖM cree que la supresión propuesta por el Gobierno de Turquía está relacionada con el comentario citado por el Gobierno del Reino Unido, que dice:

“La finalidad de este artículo es la de prohibir gravámenes que correspondan a servicios generales prestados a la navegación (derechos de fero, de abaliamiento) y admite sólo la remuneración del servicio prestado especialmente a la nave (tasas de pilotaje, remolque, etc.)”.

Evidentemente, el Gobierno de Turquía desea tener la posibilidad de imponer tasas por los servicios prestados a la navegación en general. Si se reproduce el comentario del sexto período de sesiones, deberían mantenerse las palabras “prestados a dicho buque”.

46. En el nuevo comentario podría hacerse alusión al nuevo párrafo que desea añadir el Gobierno de Turquía.

47. Sir Gerald FITZMAURICE estima que no debería incluirse en el comentario el nuevo párrafo que propone el Gobierno de Turquía. Es cierto que las autoridades del país tienen derecho a pedir ciertos datos, pero este párrafo va demasiado lejos porque facultaría a esas autoridades para efectuar una investigación general sobre la actividad del buque que pasa, lo cual no es conveniente.

48. El Sr. KRYLOV dice que el procedimiento indicado en el nuevo párrafo es el que sigue el Gobierno de Turquía en virtud de la Convención de Montreux de 1936<sup>1</sup> cuando pasan buques por los estrechos.

49. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, está de acuerdo con Sir Gerald Fitzmaurice en que en el comentario podría hacerse figurar, en substancia, el contenido del nuevo párrafo propuesto por el Gobierno de Turquía, pero expresado en una forma menos categórica.

*Con esta salvedad queda aprobado el artículo 20.*

#### ARTÍCULO 21. DETENCIÓN PRACTICADA A BORDO DE UN BUQUE EXTRANJERO

50. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que el Gobierno de la Unión Sudafricana ha propuesto que en el párrafo 1 se suprima la palabra “merchant” (texto

inglés). En realidad es superflua, porque toda la sección se refiere a los buques mercantes.

51. El Gobierno de Israel hace observar que no se menciona el derecho del Estado ribereño a tomar las medidas necesarias para suprimir el tráfico ilícito de estupefacientes. La cuestión está quizá comprendida en el inciso a), pero vista la importancia que las Naciones Unidas atribuyen a la supresión de ese tráfico, es de desear que la Comisión se decida sobre este punto.

52. El Gobierno de Noruega dice que la jurisdicción del Estado ribereño debería quizá limitarse a los casos en que el delito tiene consecuencias en su dominio terrestre o en su mar territorial, y que, de todas formas, el Estado ribereño no debería tener el derecho de ejercer su jurisdicción en los casos en que el delito sólo tenga consecuencias en el territorio del Estado de la nacionalidad del buque. Quizá el Sr. Amado pueda explicar las consecuencias de esta propuesta en derecho penal.

53. El Sr. AMADO dice que se sigue discutiendo mucho y sin resultados sobre si los delitos han de juzgarse por sus consecuencias o por el peligro que el delincuente encierra para la sociedad. En el código fascista italiano y en el antiguo turco, las consecuencias del crimen determinaban la penalidad, mientras que en la mayoría de los Estados que pueden calificarse de liberales se hace más hincapié en la personalidad del criminal y se juzga el acto en sí y no sus consecuencias. Sin embargo, la Comisión no tiene por qué ocuparse de estas cuestiones.

54. El Sr. SPIROPOULOS observa que en algunos casos se ha pedido la extradición de una persona que se encontraba a bordo de un buque que pasaba por el mar territorial. No hay nada dispuesto sobre este particular.

55. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, señala que la Comisión decidió en su sexto período de sesiones (A/2693, pág. 21) que el Estado ribereño no puede detener a un buque extranjero que atraviese el mar territorial sin tocar las aguas interiores, por el solo hecho de hallarse a bordo una persona reclamada por la justicia de dicho Estado en relación con un hecho punible cometido fuera del buque.

56. El Sr. SANDSTRÖM dice que la cuestión planteada por el Gobierno de Turquía no parece relacionarse con el inciso a) del párrafo 1 del artículo 21, aunque quizá esté justificada. El derecho que se quiere reconocer está relacionado con las consecuencias de un delito en lo que afecta al Estado ribereño. Según las normas del derecho internacional, se acepta universalmente la competencia de los tribunales del Estado ribereño.

57. El Sr. AMADO hace observar que el problema es insoluble en muchos casos. Por ejemplo, puede que un Estado desee detener a un probable delincuente antes de que haya cometido un acto concreto. Sin embargo, el artículo no trata de los principios del derecho penal sino del derecho de paso. Parece que su párrafo 3, según el cual las autoridades del país deberán tener en cuenta los intereses de la navegación, basta para hacer frente a toda eventualidad.

58. El Sr. ZOUREK pregunta al Relator Especial si estima útil hacer referencia en el artículo mismo a la supresión del tráfico ilícito de estupefacientes, o si bastaría con mencionarlo en el comentario. En virtud de las convenciones internacionales sobre estupefacientes, los Estados están obligados a tomar todas las medidas necesarias en toda la extensión de su territorio.

<sup>1</sup> League of Nations Treaty Series, Vol. CLXX, 1936-7, No. 4015.

59. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, dice que el inciso a) del párrafo 1 se aplica a todos los actos delictivos que tengan consecuencias fuera del buque. Como los delitos relativos al tráfico ilícito de estupefacientes tendrán casi siempre esas consecuencias, no parece que haya razones para mencionar en especial esta cuestión.

*Queda aprobado el artículo 21 con la supresión de la palabra "merchant" en el párrafo 1 (texto inglés).*

#### ARTÍCULO 22. DETENCIÓN DE UN BUQUE PARA EL EJERCICIO DE LA JURISDICCIÓN CIVIL

60. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, hace observar que el artículo 22 plantea la cuestión de la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas sobre el embargo preventivo de buques de navegación marítima, firmada en Bruselas el 10 de mayo de 1952.

61. El Gobierno de Israel prefiere que el artículo enumere los casos en los cuales está justificada la detención del buque, en vez de remitirse simplemente a la Convención de Bruselas. La Comisión trató de hacerlo así en el séptimo período de sesiones, pero varios países propusieron que el texto completo del artículo 1 de la Convención de Bruselas se incluyera en el artículo, por las diferencias existentes entre el texto propuesto por la Comisión y el de la Convención.

62. El Gobierno de Israel ha hecho observar además que el proyecto no indica en qué lugar puede efectuarse la detención del buque. El párrafo 1 dispone claramente que se trata de la detención de un buque que pasa por el mar territorial.

63. El Gobierno de Noruega es contrario a este artículo porque admite el embargo de un buque que no es objeto de la reclamación. Esto plantea el problema de los buques gemelos. La Comisión ha seguido la reglamentación de la Convención de Bruselas, que admite el embargo de los buques gemelos. Puede que esta disposición no sea acertada, pero es la consecuencia inevitable de haber adoptado el sistema de la Convención de Bruselas.

64. En sus observaciones sobre el proyecto aprobado por la Comisión en su sexto período de sesiones (A/2693), el Gobierno del Reino Unido ha destacado la posibilidad de que exista cierta incompatibilidad entre este proyecto y la Convención de Bruselas de 1952. En las observaciones que ha transmitido ahora estima que el método de insertar parte de la Convención en los artículos provisionales creará probablemente dificultades aún mayores, pues se corre el riesgo de que los párrafos intercalados en los artículos provisionales sean incompatibles con la Convención, y es imposible incluir el texto íntegro de la convención en los artículos provisionales. Por lo tanto, propone que se supriman los párrafos 2 y 3.

65. El Gobierno de Yugoslavia también hace suya esta proposición.

66. Al principio, el orador opinaba que convendría incluir estas normas en los artículos provisionales. No obstante, en el anterior período de sesiones se decidió, por varias razones importantes —especialmente para no apartarse de la Convención de Bruselas—, redactar el artículo en los mismos términos que la Convención. Naturalmente, esto planteó grandes dificultades. Existen convenciones internacionales que se ocupan de cuestiones tratadas en otros artículos, pero únicamente se han tomado sus principios generales. El orador se pre-

gunta ahora si el sistema que ha adoptado la Comisión presenta alguna ventaja apreciable. Los países que se han adherido a la Convención de Bruselas no se opondrán al artículo, naturalmente, pero otros países como Noruega, que no se ha adherido a la Convención, no estarán dispuestos a aprobar el texto propuesto por la Comisión. Quizá pudiera aceptarse la propuesta del Gobierno del Reino Unido, haciendo referencia a la Convención de Bruselas en el comentario.

67. Sir Gerald FITZMAURICE cree que si las normas de una convención no son principios generales de derecho internacional, no deben incluirse en el artículo provisional, pues son simplemente convencionales. Si en la convención se formulan principios generales de derecho internacional, bastará con mencionarla simplemente o bien habrá que citar todas sus normas. Los párrafos 2 y 3 no adoptan ninguna de estas soluciones y se limitan a reproducir parte de la convención.

68. El Sr. ZOUREK dice que han surgido dificultades porque se han incluido en el artículo algunas disposiciones de la Convención de Bruselas que tienen por objeto limitar la ingerencia en la navegación internacional. De esta forma, la Comisión ha frustrado en realidad el verdadero fin de la Convención de Bruselas, extendiendo considerablemente la posibilidad de detener a los buques que pasan por el mar territorial. Como hizo constar en el anterior período de sesiones,<sup>2</sup> la Convención de Bruselas señala, por lo menos, diecisiete clases de títulos de crédito marítimo que permiten el embargo de un buque. Además, autoriza el embargo de los demás buques pertenecientes a la misma compañía. Se infringirá gravemente el principio de la libertad de navegación si en cualquiera de los diecisiete casos señalados por la Convención se permite embargar un buque que no hace más que pasar por el mar territorial.

69. El texto aprobado por la Comisión en su sexto período de sesiones es más aceptable, desde el punto de vista de los intereses de la navegación. Especifica las obligaciones asumidas por el buque y tiene en cuenta sus intereses y los del Estado ribereño. Teniendo presentes las observaciones formuladas por los gobiernos, propone sustituir los párrafos 2 y 3 del artículo 22 actual por un texto tomado del párrafo 1 del artículo 24, aprobado en el sexto período de sesiones (A/2693). El texto dice así:

"El Estado ribereño no puede detener ni apartar de su ruta un buque extranjero a su paso por el mar territorial con objeto de ejercer su jurisdicción civil sobre una persona que se encuentre a bordo. No podrá practicar en ese buque diligencias de ejecución o llevar a la práctica medidas precautorias en materia civil, a no ser que se adopten en razón de obligaciones o responsabilidades contraídas por dicho buque para los fines de la navegación durante su paso por las aguas del Estado ribereño."

70. El Sr. SPIROPOULOS hace observar que el proyecto citado por el Sr. Zourek se basaba en el texto redactado por la Conferencia de La Haya.

71. Contestando al Sr. Sandström, el Sr. LIANG, Secretario de la Comisión, dice que a la Convención de Bruselas de 1952 relativa al embargo precautorio de buques en el mar podían adherirse todos los Estados. Trece la han firmado, tres (Egipto, Francia y España) la han ratificado, y cinco (Birmania, Costa Rica, Haití, Suiza y Viet-Nam) se han adherido a ella.

<sup>2</sup> CN.4/306, párrs. 42 y 43.

72. El Sr. PAL indica que los gobiernos, especialmente el del Reino Unido (A/2934, pág. 44), se han opuesto en sus observaciones al texto propuesto por el Sr. Zourek. Si la Comisión vuelve a aprobar este texto, tropezará de nuevo con la misma oposición.

73. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, estima que la observación del Sr. Pal es muy acertada. La Comisión ha aprobado un nuevo texto a causa de la oposición a que dió lugar el texto anterior, pero también se han formulado observaciones desfavorables sobre el nuevo texto. La Comisión no puede incluir de nuevo el texto anterior sin volver a examinar los argumentos en contra y determinar si justifican su modificación o supresión, pero la Comisión no dispone de tiempo para ello.

74. El Sr. ZOUREK dice que si no se quiere aceptar el texto que ha presentado, la única solución será suprimir los párrafos 2 y 3, como han propuesto el Gobierno de Yugoslavia y el del Reino Unido.

75. El Sr. SPIROPOULOS hace observar que el texto del artículo, sin los párrafos 2 y 3, quedaría demasiado impreciso y no resolvería ninguno de los problemas fundamentales.

76. El Sr. SANDSTRÖM comparte la opinión del Sr. Spiropoulos.

77. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, hace suya la opinión del Sr. Zourek, pero estima que en el comentario convendría dar una explicación completa.

78. El Sr. SPIROPOULOS cree que en el comentario no se debe entrar en demasiados detalles sobre una cuestión en la que las opiniones son aún tan distintas. El comentario debe resumir el debate y hacer referencia a los textos aprobados en el sexto y séptimo períodos de sesiones, junto con los comentarios correspondientes. También puede mencionarse la posibilidad de que la Conferencia diplomática proyectada llegue a una solución definitiva.

*Queda decidido suprimir los párrafos 2 y 3 del artículo 22 y pedir al Comité de redacción que efectúe los cambios de redacción necesarios en el párrafo 4.*

*Queda aprobado el artículo 22 con las enmiendas introducidas, a reserva de los cambios de redacción del párrafo 4.*

#### ARTÍCULO 23. BUQUES DEL ESTADO EXPLOTADOS CON FINES COMERCIALES

#### ARTÍCULO 24. BUQUES DEL ESTADO DESTINADOS A FINES NO COMERCIALES

79. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, estima que sería preferible examinar al mismo tiempo los artículos 23 y 24.

80. El Gobierno de Turquía ha propuesto insertar en el artículo 23 la expresión "no armados" después de las palabras "son igualmente aplicables a los buques". Esta propuesta plantea un problema complicado. El artículo 23 se refiere a los buques del Estado explotados con fines comerciales, mientras que con arreglo al artículo 24 se ha dejado sin regular la situación de los buques del Estado destinados a fines no comerciales. En tiempo de guerra todos los buques mercantes están armados, pero no parece haber razón suficiente para distinguir entre buques del Estado armados y no armados y, por lo tanto, no hay motivo para limitar la aplicación del artículo a los buques del Estado no armados explotados con fines comerciales.

81. El Sr. KRYLOV opina, como ya hizo constar en el último período de sesiones, que el artículo 23 no es aceptable<sup>a</sup> porque no prevé todos los casos. Con arreglo a la legislación soviética, los buques del Estado explotados con fines comerciales tienen una condición jurídica especial y no están asimilados a los buques mercantes de propiedad privada. El Gobierno del Reino Unido ha señalado acertadamente en sus observaciones que es necesario definir con sumo cuidado (A/2934, pág. 44) los buques a los que es aplicable la inmunidad del Estado. Conviene aplazar el examen de esta complicada cuestión y, por lo tanto, votará en contra del artículo.

82. El Sr. SPIROPOULOS comparte la opinión del Sr. Krylov de que los buques del Estado explotados con fines comerciales tienen una condición jurídica especial y es excesivo pretender que pueden ser asimilados a los buques mercantes de propiedad privada. Conviene adoptar una aptitud más prudente hasta que vuelva a examinarse la cuestión.

83. Sir Gerald FITZMAURICE desearía conocer la opinión del Relator Especial a este respecto. Lo que se discute no es realmente la condición jurídica de los buques del Estado, sino el derecho de paso inocente en relación con los mismos. La única cuestión que se plantea a este respecto es la distinción entre los buques del Estado explotados con fines comerciales y los destinados a fines no comerciales. Si se decide que esta distinción no tiene importancia, entonces el artículo 23 podrá aplicarse a todos los buques del Estado, salvo a los de guerra. Podría suprimirse el artículo 24, simplificándose así mucho toda la cuestión. No cree que exista ninguna razón para hacer esta diferencia por lo que se refiere al paso inocente, pero esta opinión, que es también la del Gobierno del Reino Unido (A/2934, pág. 44, nota 23), no ha sido aceptada. A su juicio debe hacerse la distinción entre buques mercantes y buques de guerra, y, por lo que respecta a los primeros, es indiferente que se destinen o no a fines comerciales.

84. El Sr. KRYLOV deduce de la observación de Sir Gerald Fitzmaurice que el artículo 23 está fuera de lugar, pues se ocupa del derecho de paso y la Comisión, en realidad, está estudiando el problema de la condición jurídica de los buques en cuestión.

85. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, explica que el principio aprobado es que el derecho de paso se concederá menos fácilmente a los buques de guerra que a los buques mercantes. El proyecto de 1954 no dispone que sea necesaria una autorización previa para pasar por el mar territorial; no obstante, el Estado ribereño tiene el derecho de reglamentar las condiciones de paso. En 1955, la Comisión adoptó medidas más estrictas, exigiendo una autorización o notificación previa para el paso de los buques por el mar territorial. La cuestión que se plantea ahora es si los buques del Estado serán asimilados a los buques mercantes o estarán sometidos a las normas —más estrictas— que se aplican a los buques de guerra. El artículo 23 dispone que los buques del Estado explotados con fines comerciales estarán sometidos al régimen de los buques mercantes, pero no se ha tomado ninguna decisión por lo que respecta a los demás buques del Estado.

86. La propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice de asimilar a los buques mercantes todos los buques del Estado, excepto los buques de guerra, implica que ni el Estado ribereño tendrá derecho a reglamentar el paso por su

<sup>a</sup> A/CN.4/SR.306, párr. 50.

mar territorial, ni será necesaria una autorización previa. Esta propuesta no tendrá más consecuencias. No obstante, restringirá los derechos del Estado ribereño y, por lo tanto, debe ser examinada con atención. Será difícil distinguir entre buques del Estado armados y no armados, explotados con fines comerciales, si no se hace también esta distinción por lo que respecta a todos los buques mercantes.

87. El Sr. LIANG, Secretario de la Comisión, indica que el texto entre corchetes del artículo 24 —“[la condición jurídica de estos buques queda reservada]”— no concuerda con el artículo 10, aprobado en 1930 por la Conferencia de La Haya para la Codificación del Derecho Internacional,<sup>4</sup> que es más preciso y que fué utilizado por el Relator Especial en su propuesta de 1954. Si la Comisión adopta una actitud definitiva, es preferible que se base en el artículo 10 de la Conferencia de La Haya. En caso contrario, conviene que, por lo menos, precise su actitud.

88. En 1954, el informe de la Comisión mencionaba también la Convención de Bruselas de 1926, relativa a la inmunidad de los buques del Estado. El orador se pregunta hasta qué punto podrá aplicarse esta Convención a la cuestión del paso inocente. El artículo 10 de la Conferencia de La Haya es más preciso que el del proyecto de 1955. La Comisión debe precisar si el Estado ribereño podrá o no ejercer su jurisdicción sobre los buques en cuestión.

89. El Sr. SANDSTRÖM supone que la razón por la cual el régimen jurídico de los buques de guerra es distinto es la inmunidad del Estado. Por lo tanto, hay que resolver si los buques del Estado destinados a fines no comerciales gozarán de una inmunidad análoga. No conviene establecer demasiadas clases de buques.

90. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, explica que la diferencia del régimen jurídico aplicable se debe al carácter peligroso que tienen los buques de guerra.

91. El Sr. PAL dice que es necesario precisar bien la cuestión. En los artículos anteriores sobre el derecho de paso inocente no se hace distinción entre las diversas clases de buques, aunque el artículo 25 impone algunas restricciones a los buques de guerra. Por lo tanto, no ve la necesidad de crear una categoría especial para los buques del Estado explotados con fines comerciales. El proyecto de artículo 8 referente al régimen de alta mar —inmunidad de otros buques del Estado— asimila ya los buques del Estado a los buques de guerra en algunos aspectos, como, por ejemplo, la inmunidad. Por lo tanto, no existe ninguna razón para revocar esta decisión en lo que se refiere al paso inocente. Los buques del Estado destinados a fines no comerciales deben ser asimilados a los buques de guerra. En cuanto a los buques del Estado explotados con fines comerciales, no es necesaria ninguna disposición especial, pues el caso está provisto en los artículos anteriores.

92. El PRESIDENTE estima que, teniendo en cuenta la declaración del Sr. Krylov de que la Comisión está examinando en realidad la condición jurídica de estos buques en vez de su derecho de paso, podrían suprimirse sin ningún inconveniente los artículos 23 y 24 e insertar en otro lugar las disposiciones relativas a los casos previstos en estos artículos.

93. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, cree que esto sería difícil. Si sería posible mejorar el texto precisando que no se trata en estos artículos de la condición jurídica de los buques sino únicamente del derecho de paso. Un capítulo titulado “Derecho de paso inocente”, que trata de los buques mercantes en una sección y de los buques de guerra en otra, sería incompleto si no incluyera la tercera que es intermedia.

94. El Sr. SANDSTRÖM cree que el Relator Especial no ha respondido adecuadamente a su pregunta. Es evidente que ha de tenerse en cuenta el carácter peligroso de los buques de guerra. Sin embargo, con arreglo al artículo 25, los buques de guerra no están sometidos a la jurisdicción del Estado ribereño como los demás buques. Las disposiciones aplicables a éstos no proceden en el caso de los buques de guerra, a los que el Estado ribereño puede pedir que abandonen su mar territorial. Esta diferencia se basa en la inmunidad del buque de guerra, que es realmente lo que se discute. Los buques del Estado destinados a fines no comerciales y los explotados con fines comerciales deben estar sometidos al mismo régimen jurídico, y no hay por qué tener en cuenta el carácter peligroso de los primeros.

95. El Sr. LIANG, Secretario de la Comisión, dice que si se refunden los artículos 23 y 24 en un artículo único, los buques del Estado destinados a fines no comerciales serán asimilados a los buques mercantes.

96. El artículo 10 de la Conferencia de La Haya no es de mucha utilidad, pues permite que los gobiernos tomen a este respecto las medidas que estimen oportunas. Conviene que la Comisión tome una decisión; de otro modo, con arreglo al artículo 23 actual no podrá aplicarse ninguna de estas disposiciones a los buques del Estado destinados a fines no comerciales.

97. Sir Gerald FITZMAURICE reconoce que el problema es más complicado de lo que creía. Existen dos cuestiones, siendo la primera decidir si es necesario asimilar los buques del Estado destinados a fines no comerciales a los buques de guerra. El Relator Especial ha señalado acertadamente que si a los buques de guerra se les aplica un régimen jurídico distinto es porque constituyen un peligro. En este caso, y aun sin admitir que esta distinción sea válida, está de acuerdo en que es la única base posible para justificar una condición jurídica distinta, y se deduce de ello que un buque del Estado que no sea de guerra no tiene por qué estar sujeto al régimen aplicable a los buques de guerra. Por lo tanto, hay que ver si estos buques pueden estar sometidos al mismo régimen jurídico que se aplica a los buques mercantes. El Sr. Sandström ha destacado acertadamente la cuestión de la inmunidad, pues no son aplicables las disposiciones de los artículos 21 y 22. Quizá sea necesario formular nuevas normas o excepciones. No obstante, lo primero que hay que resolver es si, a los efectos del paso inocente, estos buques han de ser considerados como buques de guerra.

98. El Sr. ZOUREK dice que el debate ha puesto de relieve las dificultades del problema. Como la inmunidad del Estado es el corolario lógico de su soberanía, los buques del Estado no pueden estar sometidos a la jurisdicción de un Estado extranjero sin el consentimiento del Estado al que pertenecen. Los buques del Estado plantean un problema especial. Por una parte ha de reconocerse a los buques mercantes el derecho de paso inocente, y por otra se plantea el complicado problema de la inmunidad de los bienes del Estado. Por

<sup>4</sup> Publicaciones de la Sociedad de las Naciones: C.351 b). M.145 b). 130.V, pág. 216.



esta razón prefería en el último período de sesiones que no se tomara una decisión en la materia.<sup>5</sup> Para examinar convenientemente esta cuestión es necesario un estudio detallado de la inmunidad del Estado y de sus bienes, como ha señalado ya el Gobierno del Reino Unido (A/2934, pág. 44). La Comisión ha de escoger entre un texto completo y preciso o, como ha propuesto el Presidente, la supresión de los artículos.

99. El Sr. AMADO dice que la labor de la Comisión es codificar las normas existentes. La única solución posible es referirse a los artículos anteriores referentes al derecho de paso inocente, haciendo constar que son aplicables en estos casos.

100. El Sr. SPIROPOULOS estima que no se plantearía ningún problema si la cuestión se limitara al derecho de paso inocente. No obstante, hay más cuestiones implicadas, por ejemplo, en los artículos 21 y 22. El artículo 23 actual se remite a los artículos anteriores, que no tratan sólo del derecho de paso inocente. Sin embargo, la cuestión debe limitarse a este derecho.

101. En realidad, la restricción impuesta a los buques de guerra se basa en que estos buques son unidades de las fuerzas armadas de un Estado que solicitan pasar por el mar territorial de un Estado. El derecho de paso de los buques del Estado, estén o no destinados a fines comerciales, no tiene ninguna relación con el que se concede a las unidades de las fuerzas armadas y, por lo tanto, no hay razón para aplicar las mismas disposiciones restrictivas. Convendría declarar simplemente que la Comisión no ha tenido tiempo suficiente para estudiar adecuadamente los dos casos en cuestión, que quizás podrían ser examinados en una conferencia internacional.

102. El Sr. AMADO cree que otra solución sería que la Comisión aceptara la opinión del Reino Unido, en cuyo caso serían aplicables las disposiciones del artículo 16. Es evidente que algunas disposiciones de los artículos precedentes no serán aplicables a los buques del Estado.

103. El Sr. PAL indica que el artículo 26 del proyecto de 1954, referente al paso de los buques de guerra, se modificó en 1955 a consecuencia de las observaciones de los gobiernos que insistían en el carácter peligroso de estos buques. El orador cree que quizás sería una solución volver a adoptar para los buques del Estado el texto de 1954, relativo a los buques de guerra que no exige ni autorización ni notificación previa.

104. El PRESIDENTE dice que parece existir acuerdo en que los artículos 23 y 24 sólo se aplicarán a los buques del Estado por lo que respecta al derecho de paso inocente. En este caso, la cuestión puede remitirse al Comité de Redacción.

*Con esta reserva se remiten al Comité de Redacción los artículos 23 y 24.*

#### ARTÍCULO 25. PASO DE LOS BUQUES DE GUERRA

105. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, opina que por lo que se refiere al derecho de paso de los buques de guerra, las opiniones están equilibradas, pues los Gobiernos de Bélgica y Dinamarca sostienen que el derecho de paso es una concesión que hace el Estado ribereño y, por tanto, está justificada la exigencia de

una autorización previa, mientras que, por otra parte, los Gobiernos del Reino Unido y de los Países Bajos no estiman necesaria dicha autorización.

106. La observación del Gobierno de Turquía no plantea ningún problema.

107. El Sr. AMADO cree que es importante conocer la práctica seguida por los gobiernos en lo que respecta a la autorización o notificación previa. No cree que esa disposición la apliquen los Estados latinoamericanos.

108. El Sr. FRANÇOIS, Relator Especial, explica que el Gobierno de los Países Bajos se opone a esas disposiciones porque su legislación no exige la notificación previa a los buques de guerra extranjeros.

Se levanta la sesión a las 13.10 horas.

## 368a. SESION

*Viernes 15 de junio de 1956, a las 9.30 horas*

### SUMARIO

	<i>Página</i>
Régimen del mar territorial (tema 2 del programa) (A/2693, A/2934, A/CN.4/97/Add.2, A/CN.4/99 y Add.1) (conclusión)	
Artículo 25. Paso de buques de guerra (continuación)	202
Artículo 26. Inobservancia de las reglas .....	206
Derecho de los tratados (tema 3 del programa) (A/CN.4/101) .....	206

*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. 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 del mar territorial (tema 2 del programa) (A/2693, A/2934, A/CN.4/97/Add.2, A/CN.4/99 y Add.1) (conclusión)

##### ARTÍCULO 25. PASO DE BUQUES DE GUERRA (continuación)

1. El PRESIDENTE invita a la Comisión a seguir examinando el artículo 25 del proyecto sobre el régimen del mar territorial.

2. El Sr. KRYLOV es partidario de que se mantenga el artículo tal como está, aunque quizá el párrafo 2 sea redundante porque repite lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 18.

3. En cuanto al fondo del artículo, invoca la autoridad de Gidel, quien ha escrito: "Le passage des bâtiments de guerre étrangers, dans la mer territoriale, n'est pas un droit, mais une tolérance".<sup>1</sup> El Gobierno de Bélgica ha recogido este principio (A/CN.4/99, página 12) y opina que el derecho de paso de los buques de guerra por el mar territorial no es más que una concesión que

<sup>5</sup> A/CN.4/SR.306, párr. 58.

<sup>1</sup> *Le droit international public de la mer*, vol. III, pág. 285.