

así: “Esta importante cuestión habrá de ser examinada en un momento posterior de la labor de la Comisión”.

Queda aprobada la propuesta del Sr. Zourek.

ARTÍCULO 9. RADAS

No hay observaciones sobre el artículo 9 ni sobre el comentario correspondiente.

ARTÍCULO 10. ISLAS

57. El Sr. ZOUREK duda de que en el tercer párrafo del comentario sea realmente necesario, ni siquiera conveniente, mencionar la falta de expertos como una de las razones por las que la Comisión ha podido incluir en el proyecto un artículo sobre los grupos de islas, ya que la Comisión ha dispuesto de ocho años para pedir el asesoramiento de expertos en la materia. Es evidente que la razón principal radica en el hecho de no haber podido lograr un acuerdo sobre la anchura del mar territorial, y la falta de expertos calificados ha sido, como máximo, una causa puramente accidental.

Después de un cambio de impresiones *queda acordado sustituir las palabras “la ausencia de expertos calificados en esta materia” por “la falta de los datos científicos y técnicos necesarios”.*

58. El Sr. FRANÇOIS, Relator, refiriéndose al último párrafo del comentario, hace observar que el proyecto aprobado en el séptimo período de sesiones decía además: “al paso que las reglas generales serán aplicables normalmente a los demás grupos de islas”. Ha omitido deliberadamente estas palabras, que podían dar lugar a confusión. Lo que habrá que determinar en cada caso particular es precisamente si las reglas generales se aplican a determinado grupo de islas.

ARTÍCULO 11. ESCOLLOS Y BAJÍOS QUE QUEDAN AL DESCUBIERTO INTERMITENTEMENTE

59. Refiriéndose a una cuestión suscitada por el Sr. AMADO y el Sr. FRANÇOIS, Relator, sobre las palabras “*for further extending the territorial sea*” que figuran en el texto inglés del artículo 11, Sir Gerald FITZMAURICE estima que conviene mantener el texto actual porque indica con toda la claridad que una sola frase permite, que los escollos y bajíos que quedan al descubierto intermitentemente sólo pueden utilizarse una vez como puntos de partida para medir la extensión del mar territorial y que esta operación, no se puede repetir de un escollo o de un bajío a otro escollo o bajío. Lo más que se podría hacer es suprimir la palabra “*further*”.

Queda acordado suprimir esta palabra en el texto inglés.

Se levanta la sesión a las 18.25 horas.

380a. SESION

Martes 3 de julio de 1956, a las 10 horas

SUMARIO

	<i>Página</i>
Examen del proyecto de informe de la Comisión sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones (<i>continuación</i>)	
Capítulo II. Derecho del mar.	
Primera Parte. El mar territorial (A/CN.4/L.68/Add.2) (<i>continuación</i>)	273
Artículo 12. Delimitación del mar territorial entre costas situadas frente a frente	273

Artículo 13. Delimitación del mar territorial en la desembocadura de un río	274
Artículo 14. Delimitación de los mares territoriales de dos Estados limítrofes	274
Artículo 15. Significado del derecho de paso inocente	274
Artículo 16. Deberes del Estado ribereño	274
Artículo 17. Derecho de protección del Estado ribereño	274
Artículo 18. Deberes de los buques extranjeros durante el paso	274
Artículo 19. Gravámenes impuestos a los buques extranjeros	274
Artículo 20. Detención practicada a bordo de un buque extranjero	274
Artículo 21. Detención de un buque para el ejercicio de la jurisdicción civil	275
Artículo 22. Buques del Estado explotados con fines comerciales	275
Artículo 23. Buques del Estado destinados a fines no comerciales	276
Artículo 24. Paso	276
Artículo 25. Inobservancia de las reglas	277
Segunda Parte. La alta mar (<i>reanudación del debate de la 377a. sesión</i>)	
Artículo 5. Régimen jurídico del buque (<i>reanudación del debate de la 376a. sesión</i>)	277
Artículo 41. (Reanudación del debate de la 378a. sesión)	277
Capítulo IV. Otras decisiones de la Comisión (A/CN.4/L.68/Add.5)	278
Capítulo III. Progresos realizados en el estudio de las demás cuestiones que está examinando la Comisión (A/CN.4/L.68/Add.4)	278
Capítulo I. Organización del período de sesiones (A/CN.4/L.68)	278

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

Relator: Sr. J. P. A. FRANÇOIS.

Presentes:

Miembros: Sr. Gilberto AMADO, Sr. Douglas L. EDMONDS, Sir Gerald FITZMAURICE, Faris Bey EL-KHOURI, Sr. S. B. KRYLOV, Sr. Radhabinod PAL, Sr. A. E. F. SANDSTRÖM, Sr. Georges SCELLE, Sr. Jean SPIROPOULOS, Sr. Jaroslav ZOUREK.

Secretaría: Sr. LIANG, Secretario de la Comisión.

Examen del proyecto de informe de la Comisión sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones (*continuación*)

CAPÍTULO II. DERECHO DEL MAR

PRIMERA PARTE. EL MAR TERRITORIAL (A/CN.4/L.68/Add.2) (*continuación*)

1. El PRESIDENTE invita a la Comisión a seguir examinando la primera parte del capítulo II de su informe.

ARTÍCULO 12. DELIMITACIÓN DEL MAR TERRITORIAL ENTRE COSTAS SITUADAS FRENTE A FRENTE

2. Sir Gerald FITZMAURICE cree que en el comentario convendría explicar que los artículos 12 y 14 del proyecto aprobado en el anterior período de sesiones han sido refundidos en el actual artículo 12, y que el nuevo texto abarca también la delimitación del mar territorial en los estrechos. A este efecto bastaría con titular el artículo como sigue: “Delimitación del mar

territorial en los estrechos y entre costas situadas frente a frente”.

Queda aprobada la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice.

3. El Sr. SANDSTRÖM dice que la última frase del primer párrafo del comentario da la impresión de que la Comisión adoptó el sistema de la línea media para todos los casos, cuando lo cierto es que el párrafo 1 del artículo permite excepciones en circunstancias especiales. Propone, en consecuencia, que en la última frase del primer párrafo del comentario, después de la palabra “adoptar” se añada “por regla general”.

Queda aprobada la enmienda del Sr. Sandström.

4. Contestando a una pregunta del Sr. KRYLOV, el Sr. FRANÇOIS, Relator, explica que el caso estudiado en la tercera frase del quinto párrafo del comentario es el del Mar Negro.

ARTÍCULO 13. DELIMITACIÓN DEL MAR TERRITORIAL EN LA DESEMBOCADURA DE UN RÍO

No hay observaciones sobre el fondo del artículo 13, ni sobre el comentario correspondiente.

ARTÍCULO 14. DELIMITACIÓN DE LOS MARES TERRITORIALES DE DOS ESTADOS LIMÍTROFES

No hay observaciones sobre el fondo del artículo 14, ni sobre el comentario correspondiente.

SECCIÓN III. DERECHO DE PASO INOCENTE

SUBSECCIÓN A. REGLAS GENERALES

ARTÍCULO 15. SIGNIFICADO DEL DERECHO DE PASO INOCENTE

No hay observaciones sobre el fondo del artículo 15, ni sobre el comentario correspondiente.

ARTÍCULO 16. DEBERES DEL ESTADO RIBEREÑO

No hay observaciones sobre el fondo del artículo 16, ni sobre el comentario correspondiente.

ARTÍCULO 17. DERECHO DE PROTECCIÓN DEL ESTADO RIBEREÑO

5. El Sr. ZOUREK cree que para poner debidamente de relieve el criterio fundamental, en el texto francés convendría pasar las palabras “*servant normalement à la navigation internationale*” al final del párrafo 4 del artículo 17. No hay necesidad de modificar el texto inglés.

6. El Sr. FRANÇOIS, Relator, no tiene inconveniente en que se haga este cambio, pero propone, para que el texto francés esté en consonancia con el inglés, que la frase en cuestión diga “*servent normalement à la navigation internationale*”.

Así queda acordado.

7. El Sr. ZOUREK cree que en el comentario convendría precisar que el Estado ribereño puede montar instalaciones permanentes para la explotación del lecho y del subsuelo del mar territorial, a condición de que no estorben el tránsito por las rutas marítimas internacionales.

8. El Sr. FRANÇOIS, Relator, explica que esto está previsto ya en el segundo párrafo del comentario al artículo 16, que es el lugar apropiado para esta explicación.

ARTÍCULO 18. DEBERES DE LOS BUQUES EXTRANJEROS DURANTE EL PASO

9. El Sr. ZOUREK dice que la Comisión no quiso insertar una disposición prohibiendo toda discriminación entre los buques extranjeros de distintas nacionalidades, y que la afirmación de la segunda frase del último párrafo del comentario va quizá demasiado lejos.

10. El Sr. FRANÇOIS, Relator, dice que este párrafo se insertó el año pasado para tener en cuenta la situación especial del país del Sr. Salamanca y, en ausencia de este último, preferiría no tocar el texto.

Así queda acordado.

SUBSECCIÓN B. BUQUES MERCANTES

ARTÍCULO 19. GRAVÁMENES IMPUESTOS A LOS BUQUES EXTRANJEROS

11. Sir Gerald FITZMAURICE cree que la afirmación que se hace en la penúltima frase del texto inglés del último párrafo del comentario es demasiado categórica. Habría que sustituir las palabras “will be entitled” por “may be entitled”.

12. El Sr. ZOUREK comparte la opinión de Sir Gerald Fitzmaurice y añade que, si no se acepta su enmienda, por lo menos convendría decir que es preciso evitar todo entorpecimiento injustificado del paso de los buques por los estrechos, en ruta hacia un puerto o viniendo de él.

13. El Sr. FRANÇOIS, Relator, dice que la modificación propuesta por el Sr. Zourek sería demasiado restrictiva. En cambio estaría dispuesto a aceptar la enmienda de Sir Gerald Fitzmaurice, aunque le parece que la idea estaba ya expresada en el texto por las palabras “en determinadas circunstancias” y por la última frase del comentario.

Queda aprobada la enmienda de Sir Gerald Fitzmaurice.

ARTÍCULO 20. DETENCIÓN PRACTICADA A BORDO DE UN BUQUE EXTRANJERO

14. El Sr. LIANG, Secretario de la Comisión, cree que la última frase del cuarto párrafo del comentario, que dice “La Comisión no ha tenido aún la posibilidad de estudiar esta cuestión”, no es del todo exacta porque la Comisión hizo un estudio general de los conflictos de competencia entre el Estado ribereño y el Estado del buque en materia de jurisdicción penal, y decidió no ocuparse de esta cuestión.

Queda acordado suprimir la última frase del cuarto párrafo del comentario.

15. Sir Gerald FITZMAURICE estima que el penúltimo párrafo del comentario no es bastante claro. No acaba de ver cuándo se produce la excepción al inciso a), si se trata de una infracción cuyas consecuencias sólo se extienden al territorio del Estado cuya bandera enarbola el buque.

16. El Sr. FRANÇOIS, Relator, explica que cuando la infracción cometida a bordo de un buque durante su paso por el mar territorial sólo tiene consecuencias en el territorio del Estado cuya bandera enarbola el buque, éste puede tener interés en autorizar al Estado ribereño a que intervenga.

17. Sir Gerald FITZMAURICE duda de que se haya expresado claramente la intención de la Comisión. La

Comisión no quiso hacer una excepción a la regla del inciso *a*) reconociendo al Estado ribereño el derecho de intervenir, aunque resultase conveniente, en aquellos casos en que la infracción no tiene consecuencias fuera del buque. Quedaría satisfecho con que el final del quinto párrafo del comentario se redactara como sigue: "... cuando las consecuencias de la infracción, aunque se extiendan fuera del buque, se limitan al territorio del Estado del pabellón".

Queda aprobada la enmienda de Sir Gerald Fitzmaurice.

ARTÍCULO 21. DETENCIÓN DE UN BUQUE PARA EL EJERCICIO DE LA JURISDICCIÓN CIVIL

18. El Sr. ZOUREK recuerda a la Comisión que se ha omitido la disposición contenida en la segunda frase del párrafo 1 del artículo 24 aprobado en el sexto período de sesiones,¹ que corresponde al actual artículo 21. Debido a los poderes que el actual párrafo 2 confiere al Estado ribereño, y para dar satisfacción a ciertos gobiernos que habían formulado críticas, se han suprimido los párrafos 2 y 3 del artículo aprobado en el séptimo período de sesiones.² Esta supresión ha desequilibrado completamente el artículo en su conjunto. Propone, en consecuencia, que se introduzca nuevamente la disposición añadiendo al final del párrafo 1 lo siguiente:

"El Estado ribereño no puede poner en práctica, respecto de ese buque, medidas de ejecución ni medidas precautorias de carácter civil, más que si están tomadas en virtud de obligaciones contraídas o de responsabilidades en que haya incurrido dicho buque con motivo de la navegación o de su paso por las aguas del Estado ribereño."

19. El Sr. FRANÇOIS, Relator, dice que algunos gobiernos se han opuesto a una disposición tomada de la Conferencia de La Haya de 1930 para la Codificación del Derecho Internacional, porque puede haber quedado anticuada después de haberse ampliado las normas relativas al ejercicio de la jurisdicción civil en la Convención Internacional de 1952 relativa al embargo preventivo de buques de navegación marítima, que fué elaborada por expertos en derecho marítimo. Aunque haya razones para creer que esos expertos, que se interesaban en particular por la detención de buques extranjeros en puertos y en aguas interiores, no tuvieron suficientemente en cuenta los intereses de la navegación por el mar territorial, la Comisión no dispone en este momento de la documentación necesaria para determinar por qué razón rechazaron las normas de la Conferencia de La Haya. Como no conviene tener dos series de reglas divergentes, cosa que sucedería si se aprobaba la propuesta del Sr. Zourek, estima que sería preferible mantener el texto del artículo 21 tal como está.

20. Sir Gerald FITZMAURICE hace observar que falta concordancia entre los dos párrafos del actual artículo 21. El párrafo 1 se refiere sólo a las personas que están a bordo del buque y no al buque en sí, mientras que el párrafo 2 está concebido en términos más generales y parece referirse a procedimientos dirigidos contra el buque más que contra las personas que se encuentren a bordo.

21. El Sr. SANDSTRÖM era partidario al principio de la propuesta del Sr. Zourek, pero el Relator le ha convencido de que lo más prudente, en las presentes circunstancias, es dejar la cuestión en suspenso. Sin embargo, respecto de lo dicho por Sir Gerald Fitzmaurice reconoce que, una vez suprimidos los párrafos 2 y 3 del texto aprobado en el séptimo período de sesiones, ya no son apropiadas las palabras con que empieza el párrafo 2, a saber "Las disposiciones del párrafo precedente".

22. El Sr. ZOUREK dice que el texto aprobado por la Comisión debe tener un alcance general. La Convención de Bruselas de 1952 fué firmada únicamente por once Estados, de los cuales sólo tres la ratificaron. En consecuencia, aun si cubriera el caso de los buques que simplemente pasan por el mar territorial —cosa que duda—, la Comisión no ha de sentirse ligada por ella. El hecho de que la Comisión apruebe algunos artículos provisionales sobre determinada materia no impide en modo alguno que otros Estados, si así lo desean aprueben otras normas de mayor alcance mediante una convención internacional.

23. Sir Gerald FITZMAURICE y el Sr. KRYLOV apoyarán la propuesta del Sr. Zourek porque estiman que mejora y aclara el texto.

Por 6 votos contra 3, y 1 abstención queda aprobada la propuesta del Sr. Zourek.

24. El Sr. FRANÇOIS, Relator, dice que preparará un nuevo texto del comentario para examinarlo en la próxima sesión.

SUBSECCIÓN C. BUQUES DEL ESTADO QUE NO SEAN BUQUES DE GUERRA

ARTÍCULO 22. BUQUES DEL ESTADO EXPLOTADOS CON FINES COMERCIALES

25. El Sr. KRYLOV, por las razones que ha indicado en el presente período de sesiones³ y en el anterior,⁴ propone que se enmiende el artículo 22 como sigue:

"Se deja en suspenso la cuestión de la aplicación de las reglas contenidas en las subsecciones A y B a los buques del Estado explotados con fines comerciales."

26. El Sr. FRANÇOIS, Relator, hace observar que la Comisión decidió formalmente seguir las reglas de la Convención de Bruselas de 1926 en lo relativo a la inmunidad de los buques del Estado en el mar territorial. Según el reglamento de la Comisión, para revocar esta decisión es necesaria una mayoría de dos tercios.

27. El Sr. ZOUREK propone que se examine nuevamente la cuestión. La Comisión ha decidido ya dejar en suspenso varias cuestiones con el fin de que se discutan en la conferencia diplomática de que se ha hablado. Si existe una cuestión que convenga dejar en suspenso, no hay duda alguna de que es la que constituye el objeto del artículo 22, que tan estrechamente ligada está al principio de la inmunidad del Estado. Todos los casos que han surgido en esta materia se han resuelto por vía convencional y, de hecho, siempre se han aceptado las reglas dictadas por el Estado ribereño. No es probable, en consecuencia, que surjan dificultades prácticas si se deja la cuestión en suspenso, y la existencia misma de la Convención de Bruselas

¹ Documentos Oficiales de la Asamblea General, noveno período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2693), pág. 21.

² Documentos Oficiales de la Asamblea General, décimo período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2934), pág. 22.

³ A/CN.4/SR.367, párr. 79.

⁴ A/CN.4/SR.306, párr. 50.

de 1926 demuestra que ésta es la única solución apropiada, porque si no se hubiera reconocido a ese respecto el principio de la inmunidad del Estado, no habría habido necesidad de concertar una convención.

28. El PRESIDENTE somete a votación la propuesta de que se examine nuevamente el artículo 22, presentada por el Sr. Zourek.

Por 5 votos contra 2, y 5 abstenciones, queda rechazada la propuesta del Sr. Zourek.

ARTÍCULO 23. BUQUES DEL ESTADO DESTINADOS A FINES NO COMERCIALES

29. Contestando a una pregunta del Sr. FRANÇOIS, Relator, el Sr. ZOUREK, hablando como Presidente del Comité de Redacción, dice que todos los miembros del Comité convinieron en que las reglas formuladas en la subsección A han de aplicarse a los buques del Estado destinados a fines no comerciales. Sin embargo, había que decidir si estos buques han de ser asimilados a los buques de guerra en lo relativo al derecho de paso. El Comité de Redacción se estimó incapaz de resolver esta cuestión y decidió unánimemente recomendar que quedara reservada.

30. Hablando como miembro de la Comisión, dice que, a su juicio, todos los buques del Estado destinados a fines no comerciales, con la única excepción de los buques hospitales, han de ser asimilados a los buques de guerra en lo relativo al derecho de paso, a reserva de lo dispuesto en los convenios vigentes.

31. Sir Gerald FITZMAURICE cree que desde todos los puntos de vista, y dejando aparte el fondo del asunto, la cláusula en la que se dice que queda reservada la cuestión de la aplicación de la subsección D no debe figurar en el artículo, sino en el comentario.

Así queda acordado.

SUBSECCIÓN D. BUQUES DE GUERRA

ARTÍCULO 24. PASO

32. El Sr. KRYLOV propone que se suprima el párrafo 2 del artículo 24, pues esta disposición figura ya en el párrafo 4 del artículo 17. Además, el párrafo 1 del artículo 24 remite expresamente al artículo 17, de modo que el párrafo 2 es doblemente superfluo.

33. El Sr. SPIROPOULOS teme que de suprimirse el párrafo 2 pueda interpretarse que el paso de buques de guerra por los estrechos que sirven normalmente para la navegación internacional y ponen en comunicación dos partes de la alta mar queda supeditado a la autorización o notificación previas, pues no quedará claro que proceda aplicar el párrafo 4 del artículo 17, además de los otros párrafos de dicho artículo.

34. El Sr. ZOUREK cree que se podría resolver la dificultad haciendo del párrafo 4 del artículo 17 un artículo aparte, que se citaría en el párrafo 1 del artículo 24, junto con los artículos 17 y 18.

35. El Sr. KRYLOV propone otra manera de resolver la dificultad, que consistiría en decir en el comentario al artículo 24 que la referencia a "lo dispuesto en los artículos 17 y 18" comprende el párrafo 4 del artículo 17.

36. El Sr. SANDSTRÖM estima que el inconveniente de suprimir el párrafo 2 reside, sobre todo, en la palabra "normalmente" de la segunda frase del párrafo 1, que dice: "Normalmente, autorizará el paso inocente mien-

tras se cumpla lo dispuesto en los artículos 17 y 18". Si se suprime el párrafo 2, resultará que el Estado ribereño podrá no observar lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 17.

37. Sir Gerald FITZMAURICE reconoce que no es prudente suprimir el párrafo 2. Hace observar, sin embargo, que la segunda frase del párrafo 1 no se refiere a las obligaciones impuestas al Estado ribereño por los artículos 17 y 18 —que no le imponen ninguna— sino a los derechos que le conceden.

38. El Sr. PAL, en cambio, cree que el párrafo 4 es el único del artículo 17 que puede dar motivo para hablar de "cumplimiento". En consecuencia, cree que se puede suprimir el párrafo 2 del artículo 24.

39. El Sr. SCALLE comparte la opinión del Sr. Pal.

40. Después de un nuevo cambio de impresiones, el Sr. ZOUREK dice que todo el mundo parece estar de acuerdo en principio; el problema es simplemente de redacción y consiste en decidir si después de haber insertado una disposición particular en una parte del proyecto en el que se establecen normas generales sobre el derecho de paso inocente, la Comisión tiene que repetirla en una subsección relativa a una categoría especial de buques. Si es así, hay muchas otras disposiciones generales que tendrían que repetirse en cada una de las subsecciones relativas a una categoría especial.

41. El Sr. SPIROPOULOS coincide con el Sr. Krylov en que lo mejor sería suprimir el párrafo 2 del artículo 24 e indicar en el comentario que lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 17 se aplica también a los buques de guerra.

42. Sir Gerald FITZMAURICE estima que esta solución no sería del todo satisfactoria. No comprende por qué se insiste en la propuesta, a menos que se intente oscurecer el hecho de que los buques de guerra tienen el derecho de paso inocente por los estrechos que sirven normalmente para la navegación internacional. Si es así, lo lamenta mucho. El propósito del artículo 24 es dar al Estado ribereño el derecho de rehusar a los buques de guerra, en ciertos casos, el permiso de paso inocente por el mar territorial. La Comisión ha querido hacer una excepción absoluta a esta regla —que a su vez constituye una excepción— respecto de los estrechos que sirven normalmente para la navegación internacional. En consecuencia, la supresión del párrafo 2 plantearía un importante problema de fondo, y como el texto ha sido aprobado en el actual período de sesiones, sería necesaria una mayoría de dos tercios para que la Comisión pudiera examinarlo de nuevo.

43. El Sr. SPIROPOULOS dice que de las intervenciones de los Sres. Zourek y Krylov se desprende claramente que no discuten que el párrafo 4 del artículo 17 sea aplicable al artículo 24. No ve qué inconveniente puede haber en que el contenido del párrafo 2 del artículo 24 se pase al comentario, que una vez aprobado por la Comisión, constituye una interpretación autorizada del texto.

44. El Sr. FRANÇOIS, Relator, propone que se redacte un texto para incluirlo en el comentario, como han sugerido los Sres. Spiropoulos y Krylov. La Comisión podría examinarlo en su próxima sesión.

45. Sir Gerald FITZMAURICE está perfectamente dispuesto a examinar los textos que presente el Relator, aunque este procedimiento no sea satisfactorio

en principio. Parece que hay un error fundamental en el seno de la Comisión en cuanto a la segunda frase del párrafo 1 del artículo 24. Como ya ha tratado de demostrar, es el paso inocente el que está supeditado a que “se cumpla lo dispuesto en los artículos 17 y 18”, no la concesión por el Estado ribereño del permiso de paso. Parece que no todo el mundo lo ha reconocido así, y ésta es una razón de más para conservar el párrafo 2.

46. El PRESIDENTE dice que la Comisión podrá seguir examinando la cuestión en su próxima sesión, cuando disponga del texto que el Relator ha prometido redactar para incluirlo en el comentario.

ARTÍCULO 25. INOBSERVANCIA DE LAS REGLAS

No hay observaciones sobre el artículo 25 ni sobre el comentario correspondiente.

SEGUNDA PARTE. LA ALTA MAR (A/CN.4/L.68/Add.3) (reanudación del debate de la 377a. sesión)

ARTÍCULO 5. RÉGIMEN JURÍDICO DEL BUQUE (reanudación del debate de la 376a. sesión)

47. El Sr. FRANÇOIS, Relator, recuerda a la Comisión que el Comité de Redacción reservó para más adelante el estudio de las cuatro últimas palabras de la frase que dice: “No se podrá efectuar ningún cambio de bandera durante un viaje ni en una escala”. El Comité no quiso decidir esta cuestión en ausencia del Sr. Scelle, pero se propuso que se añadiera a la frase la palabra “fraudulento”. A su juicio, con la adición de esta palabra, la frase enunciaría una verdad evidente por sí misma.

48. El Sr. SCELLE hace observar que la mayoría de los fraudes se producen mientras los buques están en alta mar o en una escala. En consecuencia, estima muy conveniente que sólo se permita el cambio de bandera cuando el buque está en su puerto de base (*port d'attache*) y en presencia, además, de autoridades competentes para garantizar la regularidad del cambio. Naturalmente, sería imposible observar este procedimiento en alta mar, y aunque cabe concebir que algunas veces podrían encontrarse tales autoridades competentes en un puerto de escala, la verdad es que los puertos de escala son sitios muy convenientes para cometer actos fraudulentos.

49. El Sr. SPIROPOULOS dice que todos los miembros de la Comisión sienten el mismo deseo de impedir los fraudes o la aplicación abusiva de las normas que redactan. Sin embargo, en el caso presente únicamente han de preocuparse de lograr que los buques naveguen bajo una sola bandera y que no cambien de pabellón, para volver luego al que enarbolaban antes, según las conveniencias de su capitán o de su armador. No ve por qué razón un buque no ha de poder cambiar de bandera mientras se encuentra en un puerto de escala, y los armadores ejercerán en todos los Estados una fuerte presión sobre las autoridades para que no acepten una disposición como la propuesta por el Sr. Scelle. A menudo los buques se encuentran lejos de su base durante años seguidos, y sus armadores no siempre esperan a que vuelvan a la base para venderlos.

50. El Sr. AMADO coincide con el Sr. Spiropoulos. El Brasil, que tiene interés en formar su propia flota mercante, suele comprar todos los buques extranjeros que hacen escala en Río de Janeiro y se ven obligados

a quedarse allí por cualquier causa que no sean pequeñas reparaciones.

51. El Sr. SCELLE hace observar que si se suprimen las palabras “ni en una escala”, nada impedirá que el armador que intente cometer un acto fraudulento adquiera de antemano una segunda o incluso una tercera bandera, cometa el acto fraudulento e ize la nueva bandera tan pronto como llegue a un puerto de escala.

52. El Sr. SANDSTRÖM estima que la Comisión se encuentra ante el problema antiquísimo de idear medidas que permitan prender al culpable o frenarle en sus intenciones, sin perjudicar o causar inconvenientes al inocente. Comprende el punto de vista del Sr. Scelle, pero la solución que propone es inaplicable en muchos casos. Por ejemplo, los buques volanderos noruegos trabajan muchas veces durante tres o cuatro años en el Pacífico antes de volver a Noruega. ¿Sostiene el Sr. Scelle que no se pueden vender durante este tiempo?

53. El Sr. SCELLE dice que la única forma completamente satisfactoria de salir de la dificultad es disponer que el cambio de bandera sea nulo si los tribunales deciden que se ha cometido un fraude. Reconoce, no obstante, que no cabe pedir a los tribunales de un país que anulen la decisión dictada por los de otro país, salvo si existe una convención entre ambos Estados. Se hace cargo de las dificultades prácticas, pero si se suprimen las palabras “ni en una escala”, el artículo 5 pierde toda su razón de ser.

54. Sir Gerald FITZMAURICE propone que, para soslayar las dificultades de que se ha hablado, se conserve la segunda frase del artículo 5 añadiéndole las palabras “excepto como resultado de un cambio efectivo en la propiedad o en el registro”. No hace falta que el buque se encuentre en el puerto para que se transfiera la propiedad o se cambie la matrícula.

55. El Sr. SCELLE dice que con esta enmienda el texto no excluye completamente la posibilidad del fraude, pero lo obstaculiza algo más. En consecuencia, apoya la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice.

56. Faris Bey EL-KHOURI también apoya la propuesta. Teniendo en cuenta que el buque ha de llevar un certificado de registro que no lo extiende el capitán sino las autoridades competentes, cree que el texto modificado impide absolutamente la posibilidad de un fraude.

Queda aceptada la propuesta de Sir Gerald Fitzmaurice y queda acordado que el Relator modifique el comentario como corresponda y presente a la Comisión, en su próxima sesión, el texto modificado.

ARTÍCULOS RELATIVOS A LA PLATAFORMA CONTINENTAL (ARTÍCULOS 40 A 47) (reanudación del debate de la 378a. sesión)

ARTÍCULO 41 (reanudación del debate de la 378a. sesión)

57. El Sr. FRANÇOIS, Relator, propone el texto siguiente para reemplazar al pasaje subrayado del tercer párrafo del comentario sobre el artículo 41:

“En el octavo período de sesiones se ha propuesto que se mencionase la condición de ir unido de un modo permanente al suelo, en el artículo mismo. Por otra parte se ha opinado que convenía atenuar esta condición; bastaría con que las especies marinas animales y vegetales en cuestión vivieran en un esta-

do constante de relación física y biológica con el lecho del mar y la plataforma continental, dejando a los expertos el estudio de los aspectos científicos de esta cuestión. La Comisión ha decidido dejar el texto del artículo y del comentario tal como estaba.”

Queda aprobada la propuesta del Relator.

CAPÍTULO IV (OTRAS DECISIONES DE LA COMISIÓN)
(A/CN.4/L.68/Add.5)

No hay observaciones sobre el Capítulo IV.

CAPÍTULO III (PROGRESOS REALIZADOS EN EL ESTUDIO DE LAS DEMÁS CUESTIONES QUE ESTÁ EXAMINANDO LA COMISIÓN) (A/CN.4/L.68/Add.4)

No hay observaciones sobre el fondo del Capítulo III.

CAPÍTULO I (ORGANIZACIÓN DEL PERÍODO DE SESIONES)
(A/CN.4/L.68)

No hay observaciones sobre el Capítulo I.

Se levanta la sesión a las 13.30 horas.

381a. SESION

Miércoles 4 de julio de 1956, a las 10 horas

SUMARIO

	<i>Página</i>
Examen del proyecto de informe de la Comisión sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones (<i>conclusión</i>)	
<i>Capítulo II. Derecho del mar.</i>	
<i>Parte II. La alta mar (A/CN.4/L.68/Add.3)</i>	
<i>Artículo 5. Régimen jurídico del buque</i>	278
<i>Artículo 32. (Conservación)</i>	278
<i>Parte I. El mar territorial (A/CN.4/L.68/Add.2) ...</i>	
<i>Artículo 21. Detención de un buque para el ejercicio de la jurisdicción civil</i>	279
<i>Artículo 24. Paso de los buques de guerra</i>	279
Clausura del período de sesiones	280

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

Relator: Sr. J. P. A. FRANÇOIS.

Presentes:

Miembros: Sr. Gilberto AMADO, Sr. Douglas L. EDMONDS, Sir Gerald FITZMAURICE, Faris Bey EL-KHOURI, Sr. S. B. KRYLOV, Sr. Radhabinod PAL, Sr. A. E. F. SANDSTRÖM, Sr. Georges SCELLE, Sr. Jean SPIROPOULOS, Sr. Jaroslav ZOUREK.

Secretaría: Sr. LIANG, Secretario de la Comisión.

Examen del proyecto de informe de la Comisión sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones (*conclusión*)

CAPÍTULO II. DERECHO DEL MAR

PARTE II. LA ALTA MAR (A/CN.4/L.68/Add.3)

ARTÍCULO 5. RÉGIMEN JURÍDICO DEL BUQUE
(*reanudación del debate de la sesión anterior*)

1. El PRESIDENTE invita a la Comisión a discutir el nuevo texto propuesto por el Relator para reemplazar el último párrafo del comentario al artículo 5, modificado en la sesión anterior insertando al final del artículo las palabras “excepto como resultado de un cambio

efectivo en la propiedad o en el registro”. El último párrafo dice ahora lo siguiente:

“La Comisión se da cuenta de que los cambios de abanderamiento durante el viaje pueden favorecer los abusos que este artículo condena. Por otra parte, la Comisión sabe que los intereses de la navegación se oponen a que se prohíba de un modo absoluto todo cambio de bandera durante un viaje o durante una escala. Al aprobar la segunda frase del presente artículo, la Comisión ha querido condenar toda transferencia de abanderamiento que no pueda ser considerada como una transacción de buena fe.”

Queda aprobado el nuevo texto del Relator.

ARTÍCULO 32. (*Conservación*)

2. El PRESIDENTE invita a la Comisión a examinar el nuevo texto propuesto por el Relator para reemplazar los incisos 3 y 4 del comentario al artículo 32. El nuevo texto dice lo siguiente:

“3. En el caso del artículo 30, el Estado que pida a un Estado cuyos nacionales se dedican a la pesca que tome las medidas necesarias, será un Estado para el que la región no es adyacente y que no se dedica a la pesca. El único interés de ese Estado será el mantenimiento de la productividad de los recursos. Por lo tanto, lo que habrá que determinar será si el programa de conservación en su conjunto es adecuado.

“4. El artículo 29 contiene un criterio que no aparece en los demás, el de la urgencia de las medidas. Recurrir a una reglamentación unilateral del Estado ribereño, previamente al arbitraje de un conflicto, podrá considerarse justificado cuando el retraso causado por el arbitraje constituiría una grave amenaza para la productividad continua de los recursos.”

3. El Sr. FRANÇOIS, Relator, explica que ha modificado el texto original para resolver la cuestión planteada por el Sr. Sandström, que considera inexacto el comienzo del inciso 4 del que se puede deducir que el artículo 29 contiene un criterio único. Las modificaciones propuestas no afectan al fondo de la cuestión.

Queda aprobado el nuevo texto del Relator.

4. El Sr. ZOUREK dice que antes de que la Comisión acabe de estudiar la parte II del Capítulo II de su proyecto de informe, quisiera proponer la siguiente modificación en la Subsección B de la Sección 1 que en el párrafo treceavo de la introducción a los proyectos de artículos sobre conservación de los recursos, la penúltima frase, que dice “la Comisión no ha querido decir en modo alguno que el “interés especial” del Estado ribereño haya de prevalecer *per se* sobre los intereses de los Estados de que se trate”, se modifique para que exponga con más precisión las intenciones de la Comisión. Lo que quiere la Comisión es dejar bien sentado que el interés especial del Estado ribereño no excluye los intereses de los demás Estados interesados, lo que no quiere decir que el interés especial del Estado ribereño no pueda prevalecer, en determinadas condiciones, sobre los intereses de los otros Estados en cuestión. El orador preferiría una redacción que no tendiese a evaluar el orden de importancia de los diversos intereses opuestos. Propone que la frase se modifique de esta manera: “La Comisión no ha querido decir en modo alguno que el interés especial del Estado ribereño excluya los intereses de los otros Estados de que se trate.”