

64. En el párrafo 3 del nuevo texto que propone (A/CN.4/116/Add.1) ha seguido la propuesta de Bélgica de que se defina el término « correo diplomático ».

65. El Sr. BARTOŠ recuerda las dificultades que a veces ocasionan los pasaportes de los correos diplomáticos. Algunos Estados insisten en que ese pasaporte sea visado por la embajada, pero la práctica general, aunque los Estados tengan derecho a exigirlo, es no pedir un visado ni permanente ni temporal. Sin embargo, es importante que los Estados notifiquen a los demás Estados cualquier cambio que introduzcan en su práctica.

66. El Sr. AMADO duda de que sea necesario incluir una definición en el texto. Tal vez bastaría con decir que « El correo diplomático estará provisto de un documento que acredite su calidad de tal. »

67. De todos modos, no encuentra ninguna razón para no conservar el párrafo 4 del texto de 1957, pues si bien sus términos, a juicio de algunos Estados, van demasiado lejos, en el comentario se hace una interpretación adecuada y restrictiva.

Se levanta la sesión a las 13 horas.

458.^a SESIÓN

Viernes 6 de junio de 1958, a las 9.45 horas.

Presidente : Sr. Radhabinod PAL

Relaciones e inmunidades diplomáticas (A/3623, A/CN.4/114 y Add. 1 a 6, A/CN.4/116 y Add. 1 y 2, A/CN.4/L.72, A/CN.4/75) [continuación]

[Tema 3 del programa]

PROYECTO DE ARTÍCULOS RELATIVOS A LAS RELACIONES E INMUNIDADES DIPLOMÁTICAS (A/3623, párr.16, A/CN.4/116/Add.1 y 2) [continuación]

ARTÍCULO 21

Párrafo 4

1. Sir Gerald FITZMAURICE dice que el párrafo propuesto por el Relator Especial sobre los correos diplomáticos (A/CN.4/116/Add.1) se presta a varias objeciones. La primera frase es aceptable en principio, pero duda de que sea necesario mencionar el pasaporte del correo diplomático como un documento distinto del que acredita su calidad de tal. En algunos países sólo se dan pasaportes de correo diplomático a los miembros permanentes de este servicio. Sin embargo, es frecuente que transporten valijas diplomáticas otros funcionarios del servicio diplomático como, por ejemplo, los diplomáticos que se dirigen a sus puestos o regresan al país en uso de licencia. Es usual expedir a esas personas un documento que

atestigüe que en ese viaje determinado transportan una valija diplomática. En algunos casos podrá darse un documento análogo al capitán de una aeronave que sirva de correo diplomático.

2. No está seguro de que la segunda frase del nuevo párrafo propuesto constituya una mejora respecto del proyecto de 1957 (A/3623). En primer lugar, ya no dice que el correo diplomático estará protegido por el Estado en que está acreditada la misión, a pesar de que esta disposición no ha sido criticada por ningún Gobierno. En segundo término, las palabras « durante el viaje » que figuran en el nuevo texto, pueden interpretarse en el sentido de que la persona que desempeña las funciones de correo diplomático no gozará de inviolabilidad personal ni de inmunidad de arresto o detención entre sus viajes. Estos intervalos pueden ser breves o largos, según la distancia del puesto a que se envía el correo ; pero su inviolabilidad y su inmunidad no deben interrumpirse, a menos que haga uso de licencia durante el intervalo. Será probablemente una sencilla cuestión de redacción reemplazar esa frase por otra que diga, por ejemplo, « en tránsito » o « durante el desempeño de sus funciones ». Hubiera preferido el texto del proyecto de 1957 que reglamentaba bien la cuestión ; pero está dispuesto a aceptar el nuevo texto del Relator Especial si se hacen en él los cambios de redacción que acaba de indicar.

3. El Sr. SANDSTRÖM, Relator Especial, contestando a la primera crítica de Sir Gerald Fitzmaurice, dice que en la expresión « inviolabilidad de su persona » está implícita la idea de protección. La palabra « viaje » se refiere tanto al viaje de ida como al de regreso y al intervalo entre ellos. Desde luego, el Comité de Redacción podrá dar al texto otra forma mejor.

4. El Sr. YOKOTA no se opone a que se incluya en el proyecto una definición del « correo diplomático », pero cree posible mejorar el texto propuesto por el Relator Especial.

5. La última frase del párrafo 4 del comentario al artículo 21 del texto de 1957 es algo confusa pues da a entender que el capitán de una aeronave comercial a quien se confía una valija diplomática ha de ser considerado como correo diplomático si lleva un documento que le acredite como tal. Pero el correo diplomático es una persona que viaja con el fin de entregar una valija diplomática ; el capitán de una aeronave comercial, perteneciente a una compañía de navegación aérea regular y que presta servicios en esa compañía, no viaja con el fin de entregar una valija diplomática y, por lo tanto, no se le puede considerar como correo diplomático. La valija necesita protección ; pero ni el capitán de una aeronave ni una persona de su tripulación necesitan del privilegio especial de la inviolabilidad. Por consiguiente, debe reservarse el carácter de correo diplomático para las personas que viajan con el fin de entregar una valija diplomática.

6. Por estas razones cree que hay que modificar la definición propuesta por el Relator Especial para indicar que el correo diplomático es una

persona que viaja con el propósito de entregar una valija diplomática. Conviene suprimir la palabra «exclusivamente» en la segunda frase del nuevo párrafo propuesto por el Relator Especial, porque excluiría a las personas que viajaran al mismo tiempo con algún otro propósito.

7. El Sr. TUNKIN dice que él también preferiría el texto de 1957, quizás con ligeros cambios de redacción. El nuevo texto propuesto por el Relator Especial suscita una serie de dificultades. Sir Gerald Fitzmaurice ha señalado ya la interpretación excesivamente restrictiva que puede darse a las palabras «durante el viaje».

8. No se opondrá a que se añada al texto de 1957 una frase que indique que se ha de dar al correo diplomático un documento que lo acredite como tal, aunque no forzosamente un pasaporte de correo. Podría, pues, modificarse la primera frase para que dijera así: «El correo diplomático, que deberá llevar documentos que lo acrediten como tal, gozará de la protección del Estado en que está acreditada la misión».

9. Se podrían crear dificultades si se extendiera a los capitanes de aeronaves comerciales la inviolabilidad de que gozan los correos. Cuando un Estado permite que entren en su territorio los correos diplomáticos, contrae la obligación de protegerlos y de respetar su inviolabilidad; pero cuando se trata del capitán de una aeronave comercial la situación es distinta.

10. El PRESIDENTE hace notar que todos los puntos que se están considerando fueron examinados a fondo en el anterior período de sesiones de la Comisión; no se trata de puntos olvidados entonces y que plantean ahora los Gobiernos.

11. El Sr. BARTOŠ recuerda que en su anterior período de sesiones la Comisión no adoptó ninguna decisión definitiva sobre la cuestión de si debe concederse la inviolabilidad y la inmunidad de que gozan los correos diplomáticos a los capitanes de las aeronaves comerciales que transporten valijas diplomáticas. La Comisión decidió mencionar la cuestión en el comentario y no hacer nada más hasta conocer las opiniones de los gobiernos. Como no parece que los gobiernos hayan pedido claramente que se reglamente la cuestión, conviene dejar el texto tal como fué redactado en el anterior período de sesiones.

12. El Sr. Bartoš entiende que la decisión definitiva sobre ese punto corresponderá al órgano que examine en última instancia el proyecto de la Comisión, ya sea una conferencia de diplomáticos o la Sexta Comisión de la Asamblea General.

13. El Sr. AMADO dice que no es partidario de que se modifique el texto de 1957. Como ha señalado el Presidente, todas las dificultades fueron examinadas detenidamente en el anterior período de sesiones. La Comisión ha de evitar que un deseo exagerado de perfección le impida aprobar el texto más aceptable para la mayoría.

14. El Sr. SANDSTRÖM, Relator Especial, dice que en vista de los argumentos en favor de que se

mantenga el texto del proyecto de 1957, retira el nuevo texto que había propuesto.

15. El PRESIDENTE pone a votación el párrafo 4 del artículo 21, tal como ha sido redactado en el noveno período de sesiones.

Por unanimidad queda aprobado el párrafo 4.

Párrafo 4 del comentario

16. El Sr. YOKOTA dice que los Gobiernos de los Países Bajos y del Japón han manifestado en sus observaciones que se oponen a que se conceda inviolabilidad al capitán de una aeronave comercial que transporta la valija diplomática; el Gobierno de Chile, por el contrario, se pronuncia en favor de la concesión de la inviolabilidad, y el Gobierno de Suiza parece defenderla también, al decir que debería existir una disposición especial que confirmara la costumbre de confiar valijas diplomáticas a los capitanes de las aeronaves comerciales¹. Dada la divergencia de opiniones entre los Gobiernos, le parece que la Comisión no debiera redactar el párrafo 4 del comentario en términos tan categóricos como los empleados en su noveno período de sesiones.

17. El Sr. ŽOUREK dice que no ve que pueda suscitarse dificultad alguna. Es indudable que en muchos países se acostumbra a enviar la valija diplomática por vía aérea, hasta no acompañada por un correo diplomático. Si el capitán de la aeronave tiene un pasaporte de correo, ha de ser considerado como tal y, si no lo tiene, se le debería considerar como un mero transportador que no goza de la inviolabilidad que el derecho internacional reconoce a la persona del correo. Tal fué, en el fondo, la opinión de la Comisión en el noveno período de sesiones, y el orador entiende que la Comisión se ha de atener a ella y precisar el comentario en ese sentido.

18. El Sr. BARTOŠ dice que el capitán de una aeronave comercial actúa como correo diplomático cuando transporta la valija diplomática que le ha confiado el Gobierno; pero que, como capitán de la aeronave, es, o puede ser, responsable civil o criminalmente por los actos relacionados con la dirección de la aeronave. En otras palabras: cuando no existen disposiciones que protejan su calidad de correo, existe el peligro de un conflicto entre sus obligaciones de piloto y su calidad de correo con la valija en su poder; podría ser detenido, por ejemplo, por haber infringido un reglamento. Por esa razón, cree que debe concederse inviolabilidad al capitán de una aeronave comercial mientras tenga en su poder la valija diplomática.

19. El Sr. TUNKIN dice que el capitán de una aeronave tiene como función primordial la dirección de su aeronave, y al transportar la valija diplomática desempeña una función subsidiaria. Es suficiente que sea inviolable la valija diplomática y no hay necesidad alguna de conceder privilegios especiales al capitán.

¹ Para las observaciones de estos cuatro Gobiernos, véanse A/CN.4/114 y Add.1.

20. Sir Gerald FITZMAURICE hace observar que si el capitán lleva pasaporte de correo diplomático u otro documento equivalente, tiene el carácter de correo y la inviolabilidad de tal ; si no lleva ese pasaporte o documento, no disfrutará de esa inviolabilidad. Históricamente la costumbre de utilizar correos se explicaba por los grandes peligros de los viajes en otros tiempos, a raíz de los cuales se consideraba conveniente enviar con los documentos diplomáticos en tránsito, una persona encargada de velar por ellos. La situación ha cambiado mucho, y si en un viaje determinado no se utiliza un correo, no parece lógico conceder inviolabilidad a un mero transportador. Además, si se decidiera conceder la inviolabilidad al capitán de una aeronave, no habría razón para no concederla a los demás conductores de vehículos públicos, como maquinistas de trenes o capitanes de transatlánticos que transportan la valija diplomática. Si el Estado acreditante desea enviar un correo, puede hacerlo ; si no, puede advertir privadamente al capitán que la valija está a bordo de la aeronave, pero no puede pretender que se le conceda la inviolabilidad personal. Por consiguiente, Sir Gerald Fitzmaurice es partidario de dejar el párrafo 4 del comentario tal como fué redactado en el anterior período de sesiones ; ese texto va bastante lejos, y quizás incluso demasiado lejos.

21. El Sr. PADILLA NERVO considera que dar al capitán de una aeronave el carácter de correo diplomático, que no es su principal función, puede ser contrario a las convenciones de la Organización de Aviación Civil Internacional. Si un Estado desea enviar un correo, está en libertad de hacerlo ; si no considera necesario un correo, es indudable que la persona que lleva la valija no reúne los requisitos para ser considerada correo diplomático. Por todas estas razones, cree necesario suprimir en la última frase del párrafo 4 del comentario, las palabras « que no va provisto de un documento semejante ». Si se decide no suprimirlas, pedirá la supresión del párrafo entero.

22. El Sr. BARTOŠ hace observar que no existe analogía entre el transporte de correspondencia diplomática por los servicios postales corrientes y la práctica de confiar valijas diplomáticas a los pilotos de líneas aéreas comerciales. El primer caso se rige por una convención internacional. La valija diplomática se confía a la buena fe del Estado que la transporta y, aunque existen disposiciones que permitirían a ese Estado negarse a aceptar esa correspondencia, una vez que se la ha aceptado se establece una relación jurídica formal entre el Estado remitente y el Estado o Estados que la transportan. En el segundo caso, la relación entre el Estado remitente y el capitán de la aeronave es puramente personal y carece de toda garantía convencional. Sin embargo, esa práctica va en aumento y la mayoría de las cancillerías poseen una lista de pilotos de líneas aéreas a quienes pueden confiarse con toda seguridad valijas diplomáticas de especial importancia.

23. Dos embajadas en Yugoslavia, la del Reino

Unido y la de los Estados Unidos de América, poseen aviones destinados especialmente a transportar correspondencia diplomática, aunque a veces viajan también en ellos agentes diplomáticos y personas enviadas en misiones. La otra práctica, más corriente, es la de confiar la valija diplomática al capitán de una aeronave de la línea nacional del país interesado. En esos casos, cuando el capitán de la aeronave entrega en el lugar de destino la valija diplomática, recobra su carácter de piloto comercial corriente, sujeto a la jurisdicción de las autoridades civiles locales.

24. El Sr. Bartoš duda también de que sea conveniente mantener la última frase del párrafo 4 del comentario al artículo 21. Sería mejor indicar que los pilotos de las líneas aéreas comerciales que transportan valijas diplomáticas tienen doble carácter y que los problemas a que da lugar esta dualidad no han sido resueltos todavía por el derecho ni por la práctica internacionales. La Comisión se encuentra frente a algo así como un dilema. Negarse a reconocer la práctica de confiar valijas diplomáticas a los pilotos de las líneas aéreas comerciales, equivaldría a negarse a reconocer una institución que se generaliza rápidamente. Si aprueba esa práctica, correrá el riesgo de olvidar la otra consideración : la de que el capitán de una aeronave comercial no se dedica exclusivamente a transportar correspondencia diplomática.

25. Sir Gerald FITZMAURICE hace notar que el caso de los pilotos especiales que son correos es completamente distinto del de los capitanes de aeronaves comerciales a quienes se confían valijas diplomáticas. Un correo diplomático que pilota un avión especial es un correo, aunque pueda llevar también pasajeros particulares que no paguen pasajes, y como tal tiene derecho a la protección y a la inmunidad diplomáticas, de la misma manera que si transportase la valija diplomática en automóvil y llevase consigo pasajeros gratuitos. En ambos casos el correo posee los documentos adecuados y en ninguno de los dos se trata de una actividad comercial desde ningún punto de vista.

26. Sigue sin comprender la razón de que se pueda considerar que el capitán de una aeronave comercial ha de gozar de inviolabilidad diplomática, ni siquiera temporalmente, cuando el Estado acreditante le confía valijas diplomáticas en virtud de un acuerdo privado entre ambos.

27. El Sr. AMADO opina que es innegable que la valija diplomática confiere inviolabilidad a la persona que la transporta. Así, desde el instante en que se confía al capitán de una aeronave comercial la valija diplomática y se le proporcionan los documentos adecuados, ese capitán es inviolable ; pero su inviolabilidad cesa en cuanto entrega la valija en su lugar de destino.

28. El Sr. ŽOUREK dice que él también cree que bastaría suprimir las palabras « que no va provisto de un documento semejante » en el párrafo 4 del comentario al artículo 21.

29. El PRESIDENTE pone a votación la propuesta del Sr. Padilla Nervo de suprimir las palabras « que no va provisto de un documento semejante » en el párrafo 4 del comentario al artículo 21.

Por 10 votos contra 2, y 4 abstenciones, queda aprobada la propuesta.

30. Sir Gerald FITZMAURICE señala que, como la última frase del párrafo 4 fué redactada teniendo precisamente en cuenta las palabras que acaban de suprimirse, se habrá de redactar probablemente de nuevo la última parte de la frase.

31. El PRESIDENTE pone a votación el párrafo 4, tal como ha sido enmendado, del comentario al artículo 21.

Por 11 votos contra 2, y 4 abstenciones, queda aprobado el párrafo 4, tal como ha sido enmendado.

32. El Sr. SANDSTRÖM, Relator Especial, señala las observaciones de los Gobiernos de Bélgica, Japón y Argentina sobre el empleo de emisoras de radio por las misiones diplomáticas (A/CN.4/116). En respuesta a la propuesta del Gobierno de la Argentina y teniendo en cuenta la conveniencia de formular normas precisas en el cuerpo del artículo y no en el comentario, incorporó las dos últimas frases del párrafo 1 del comentario como párrafo nuevo del texto revisado del artículo 21 (A/CN.4/116/Add.1). Sin embargo, como es evidente que la Comisión desea evitar la modificación de textos que representan una transacción lograda después de debates a fondo en el anterior período de sesiones, retira su propuesta después de señalar a la Comisión las razones a que obedecía.

33. Sir Gerald FITZMAURICE dice que, en vista de la decisión del Relator Especial, se limitará a subrayar la asombrosa diversidad que existe entre las soluciones adoptadas por los Estados en cuanto al empleo de emisoras de radio por las misiones diplomáticas. En algunos países no está autorizado. El Reino Unido, según lo declara en sus observaciones (A/CN.4/116), no se opone a que las misiones diplomáticas extranjeras empleen aparatos de radio para comunicarse con sus respectivos gobiernos. Se recordará que en el anterior período de sesiones se hizo especialmente hincapié en que, en virtud de las convenciones internacionales vigentes sobre telecomunicaciones, las misiones diplomáticas estaban obligadas a pedir al Estado en que estaban acreditadas una autorización especial para utilizar emisoras de radio. De todos modos es interesante hacer notar que en el Reino Unido las misiones no necesitan autorización especial, y ni siquiera una licencia, para operar esos aparatos. El representante del Reino Unido espera que la práctica extremadamente liberal que sigue su país en esta cuestión será seguida por otros países.

34. El Sr. ALFARO opina que el artículo 21 es incompleto. Hay una gran proporción de correspondencia diplomática que no se envía por valija diplomática ni por el correo diplomático, sino que

se transmite por medio de los servicios postales. Por consiguiente, considera indispensable enunciar el principio de la inviolabilidad de la correspondencia diplomática en general y con ese fin propone añadir al párrafo 2 del artículo las siguientes palabras : « la correspondencia oficial de la misión es inviolable ». El empleo de la palabra « oficial » evitará toda objeción que pudiera hacerse a que se extienda la inviolabilidad a la correspondencia particular dirigida a la misión. La frase « correspondencia oficial de la misión » se refiere a la correspondencia procedente de la misión, a la destinada a ella por su cancillería u otras autoridades del Estado acreditante y a la correspondencia entre la misión y los consulados existentes en el Estado donde la misión está acreditada.

35. El Sr. SANDSTRÖM, Relator Especial, dice que no tiene nada que oponer a esta propuesta, siempre que se entienda que « correspondencia oficial » se aplica sólo a la correspondencia enviada por la misión.

Queda aprobada por unanimidad la propuesta del Sr. Alfaro.

Queda aprobado por unanimidad el artículo 21, en su totalidad, así modificado.

Se levanta la sesión a las 11.30 horas.

459.^a SESIÓN

Lunes 9 de junio de 1958, a las 15 horas

Presidente : Sr. Radhabinod PAL

Provisión de una vacante que se ha producido en la Comisión (artículo 11 del Estatuto)

(Tema 1 del programa)

1. El PRESIDENTE anuncia que en una reunión privada celebrada el viernes 6 de junio de 1958 la Comisión examinó la cuestión del nombramiento para llenar la vacante producida por la renuncia del Sr. El-Erian, y que se decidió aplazar la elección correspondiente hasta el 11.º período de sesiones de la Comisión.

Relaciones e inmunidades diplomáticas (A/3623, A/CN.4/114 y Add. 1 a 6, A/CN.4/116 y Add. 1 y 2, A/CN.4/L.72, A/CN.4/75 [continuación])

(Tema 3 del programa)

PROYECTO DE ARTÍCULOS RELATIVOS A LAS RELACIONES E INMUNIDADES DIPLOMÁTICAS (A/3623, PÁRR. 16; A/CN.4/116/ADD. 1 y 2, (continuación))

NUEVO ARTÍCULO (ARTÍCULO 21 bis)

2. El Sr. SANDSTRÖM, Relator Especial, se refiere a su proyecto de nuevo artículo 21 bis (A/CN.4/116/Add. 1) preparado para recoger una