

**NACIONES**



**UNIDAS**

# **INFORME**

**DE LA**

## **COMISION DE DERECHO INTERNACIONAL**

**sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones  
23 de abril a 4 de julio de 1956**

**ASAMBLEA GENERAL**

**DOCUMENTOS OFICIALES : 11° PERIODO DE SESIONES**

**SUPLEMENTO No. 9 (A/3159)**

**NUEVA YORK, 1956**

**NACIONES UNIDAS**

**INFORME  
DE LA  
COMISION DE DERECHO  
INTERNACIONAL**

**sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones  
23 de abril a 4 de julio de 1956**



**ASAMBLEA GENERAL  
DOCUMENTOS OFICIALES : 11° PERIODO DE SESIONES  
SUPLEMENTO No. 9 (A/3159)**

*Nueva York, 1956*

#### NOTA

Las firmas de los documentos de las Naciones Unidas se componen de letras mayúsculas y cifras. La mención de una de tales firmas indica que se hace referencia a un documento de las Naciones Unidas.

## INDICE

<i>Capítulo</i>	<i>Página</i>
I. Organización del período de sesiones.....	1
II. Derecho del mar.....	2
I. Introducción .....	2
II. Artículos referentes al derecho del mar.....	4
III. Comentarios a los artículos referentes al derecho del mar.....	12
III. Estado de los trabajos referentes a otras materias estudiadas por la Comisión.....	49
IV. Otras decisiones de la Comisión.....	50

## Capítulo I

### ORGANIZACION DEL PERIODO DE SESIONES

1. La Comisión de Derecho Internacional, creada en cumplimiento de la resolución 174 (II) de la Asamblea General del 21 de noviembre de 1947, y en virtud de lo dispuesto en su Estatuto, unido como anexo a la resolución, celebró el octavo período de sesiones en la Oficina Europea de las Naciones Unidas, en Ginebra, del 23 de abril al 4 de julio de 1956. En el presente informe se expone la labor realizada por la Comisión en ese período de sesiones. El Capítulo II contiene el informe definitivo de la Comisión sobre el derecho del mar, en cumplimiento de la petición formulada por la Asamblea General en la resolución 899 (IX); el Capítulo III está formado por los informes sobre el estado de los trabajos de la Comisión en las siguientes materias: "Derecho de los tratados", "Responsabilidad de los Estados" y "Relaciones e inmunidades consulares"; el Capítulo IV trata de las cuestiones relativas al Estatuto de la Comisión y de cuestiones administrativas.

#### I. Composición de la Comisión y participación en el período de sesiones

2. La Comisión está integrada por las siguientes personas, que han participado todas en el período de sesiones:

<i>Nombre</i>	<i>Nacionalidad</i>
Sr. Gilberto Amado	Brasil
Sr. Douglas L. Edmonds	Estados Unidos de América
Sir Gerald Fitzmaurice	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Sr. J. P. A. François	Países Bajos
Sr. F. V. García-Amador	Cuba
Sr. Shuhsi Hsu	China
Faris Bey el-Khoury	Siria
Sr. S. B. Krylov	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
Sr. L. Padilla Nervo	México
Sr. Radhabinod Pal	India
Sr. Carlos Salamanca	Bolivia
Sr. A. E. F. Sandström	Suecia
Sr. Georges Scelle	Francia
Sr. Jean Spiropoulos	Grecia
Sr. Jaroslav Zourek	Checoslovaquia

#### II. Mesa

3. En sus sesiones del 24 y del 25 de abril de 1956, la Comisión eligió, para constituir la Mesa, a las siguientes personas:

*Presidente:* Sr. F. V. García-Amador;  
*Primer Vicepresidente:* Sr. Jaroslav Zourek;  
*Segundo Vicepresidente:* Sr. Douglas L. Edmonds;  
*Relator:* Sr. J. P. A. François.

4. El Sr. Yuen-li Liang, Director de la División de Codificación de la Oficina de Asuntos Jurídicos, representó al Secretario General y actuó como Secretario de la Comisión.

#### III. Programa

5. La Comisión aprobó un programa para el octavo período de sesiones constituido por los temas siguientes:

1. Régimen de alta mar.
2. Régimen del mar territorial.
3. Derecho de los tratados.
4. Relaciones e inmunidades diplomáticas.
5. Relaciones e inmunidades consulares.
6. Responsabilidad de los Estados.
7. Procedimiento arbitral: resolución 989 (X) de la Asamblea General.
8. Cuestión de la reforma del artículo 11 del Estatuto de la Comisión: resolución 986 (X) de la Asamblea General.
9. Publicación de los documentos de la Comisión: resolución 987 (X) de la Asamblea General.
10. Colaboración con los organismos interamericanos.
11. Fecha y lugar del noveno período de sesiones.
12. Preparación del plan de trabajo de la Comisión.
13. Otros asuntos.

6. Durante el octavo período de sesiones, la Comisión celebró 51 sesiones. Examinó todos los temas del programa, con excepción del tema 4 (Relaciones e inmunidades diplomáticas) y el tema 7 (Procedimiento arbitral), cuyo estudio quedó aplazado hasta el próximo período de sesiones.

## DERECHO DEL MAR

### I. Introducción

7. En su primer período de sesiones (1949), la Comisión de Derecho Internacional confeccionó una lista provisional de materias cuya codificación juzgaba necesaria y posible. Esta lista comprende el régimen de alta mar y el del mar territorial. La Comisión incluyó el régimen de alta mar entre los temas a los que daba prioridad y designó al Sr. J. P. A. François como Relator especial para esta cuestión. Más tarde, y siguiendo una recomendación contenida en la resolución 374 (IV) de la Asamblea General, la Comisión, en su tercer período de sesiones (1951), decidió empezar el estudio del régimen del mar territorial y nombró también Relator especial para esta materia al Sr. François.

#### a) RÉGIMEN DE ALTA MAR

8. En su segundo período de sesiones (1950), la Comisión examinó la cuestión de la alta mar, tomando como base de discusión el informe (A/CN.4/17) del Relator especial. La Comisión estimó que no podía emprender la codificación del derecho de la alta mar en todos sus aspectos y que era necesario escoger las cuestiones que podría comenzar a estudiar en la primera etapa de su labor en la materia. Pensó que podía dejar, provisionalmente, a un lado todas las cuestiones que estaban estudiando otros órganos de las Naciones Unidas o los organismos especializados. También prescindió de otras cuestiones que por su carácter técnico no se prestaban a ser estudiadas por ella. Por último, dejó de lado algunas otras cuestiones cuya importancia no le parecía bastante para que fuesen examinadas en aquel momento de su labor.

9. En el tercer período de sesiones (1951), el Relator especial presentó su segundo informe sobre la alta mar (A/CN.4/42). La Comisión examinó en primer término los capítulos de ese informe que trataban de la plataforma continental y de varias cuestiones relacionadas con ella, a saber la protección de las riquezas del mar, las pesquerías fijas y la zona contigua. Decidió, con arreglo a su estatuto, publicar su proyecto sobre estas cuestiones<sup>1</sup> e invitar a los gobiernos a que formularan observaciones sobre él. La Comisión examinó también otras cuestiones relativas al régimen de alta mar y pidió al Relator especial que le presentara un nuevo informe en el cuarto período de sesiones.

10. En el cuarto período de sesiones (1952), la Comisión examinó el tercer informe del Relator especial (A/CN.4/51). Además, recibió de un cierto número de gobiernos observaciones sobre el proyecto de artículos relativos a la plataforma continental y a otras cuestiones relacionadas con ella<sup>2</sup>. Por falta de tiempo, la Comisión tuvo que remitir el estudio de estas cuestiones al quinto período de sesiones.

11. En el quinto período de sesiones (1953), la Comisión examinó de nuevo, teniendo en cuenta las observaciones de los gobiernos, y basándose en un nuevo informe del Relator especial (A/CN.4/60), las cuestiones siguientes: 1) plataforma continental; 2) riquezas pesqueras del mar; 3) zona contigua. En esta materia fué

de gran utilidad para la Comisión la obra en dos volúmenes titulada *Laws and Regulations on the Regime of the High Seas* (Leyes y reglamentos sobre el régimen de alta mar), publicada en 1951 y 1952 por la División para el Desarrollo y Codificación del Derecho Internacional, del Departamento Jurídico de la Secretaría<sup>3</sup>. La Comisión elaboró unos proyectos revisados sobre las tres cuestiones mencionadas<sup>4</sup>. Modificando en cierto modo la decisión tomada en el segundo período de sesiones, la Comisión pidió al Relator especial que elaborara para el sexto período de sesiones un nuevo informe que comprendiese ciertas cuestiones relativas a la alta mar, que no habían sido tratadas en los informes anteriores. Aunque volvía a la idea de la codificación del derecho del mar, la Comisión no pensaba incluir en ella disposiciones referentes a cuestiones de carácter técnico, ni quería invadir el terreno de los estudios especiales emprendidos por otros órganos de las Naciones Unidas o por organismos especializados.

12. En el sexto período de sesiones (1954), la Comisión, por falta de tiempo, no pudo ocuparse en la cuestión de la alta mar ni examinar el quinto informe del Relator especial (A/CN.4/69), dedicado especialmente a la competencia penal en materia de abordaje.

13. En el séptimo período de sesiones (1955), la Comisión, basándose en el sexto informe del Relator especial (A/CN.4/79), aprobó unos artículos provisionales relativos al régimen de alta mar<sup>5</sup>, acompañados de comentarios, que fueron sometidos a los gobiernos para que formularan observaciones. La Comisión decidió también comunicar el capítulo referente a la conservación de los recursos vivos del mar a los organismos que estaban representados por observadores en la Conferencia técnica internacional para la conservación de los recursos vivos del mar, celebrada en Roma del 18 de abril al 10 de mayo de 1955. Al elaborar los artículos relativos a la conservación de los recursos vivos del mar, la Comisión tuvo en cuenta el informe<sup>6</sup> de esta conferencia.

14. En el octavo período de sesiones (1956), la Comisión ha examinado las respuestas de los gobiernos (A/CN.4/99 y Add.1 a 9) y de la Comisión Internacional de las Pesquerías del Atlántico Noroeste (A/CN.4/100), así como un nuevo informe del Relator especial (A/CN.4/97 y Add.1 y 3). Después de haber estudiado atentamente estas respuestas, ha elaborado un informe final en el que ha tomado en cuenta en varios puntos las observaciones formuladas.

#### b) RÉGIMEN DEL MAR TERRITORIAL

15. En el cuarto período de sesiones (1952), la Comisión examinó algunos aspectos del régimen del mar territorial, basándose en un informe del Relator especial (A/CN.4/53). Se ocupó especialmente en la cuestión de las líneas de base y en la de las bahías. Respecto de la delimitación del mar territorial entre dos Estados adyacentes, decidió pedir a los gobiernos que le proporcionaran datos sobre sus prácticas y le comunicaran todas

<sup>1</sup> ST/LEG/SER.B/1 y 2.

<sup>2</sup> Documentos Oficiales de la Asamblea General, octavo período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2456), capítulo III.

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

<sup>4</sup> Informe de la Conferencia Técnica Internacional sobre la Conservación de los Recursos Vivos del Mar, Roma, 18 de abril al 10 de mayo de 1955, A/CONF.10/6.

<sup>1</sup> Documentos Oficiales de la Asamblea General, sexto período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/1858), anexo.

<sup>2</sup> Documentos Oficiales de la Asamblea General, octavo período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2456), anexo II.

las observaciones que considerasen útiles. La Comisión decidió también que el Relator especial podía ponerse en relación con algunos expertos para tratar de aclarar ciertos aspectos técnicos del problema.

16. Se pidió al Relator especial que presentara a la Comisión, en el quinto período de sesiones (1953), un nuevo informe que contuviera un proyecto y unos comentarios revisados, teniendo en cuenta las opiniones manifestadas en el cuarto período de sesiones. En cumplimiento de esta petición, el Relator especial presentó el 19 de febrero de 1953 un segundo informe sobre el régimen del mar territorial (A/CN.4/61).

17. El grupo de expertos antes mencionado se reunió en La Haya del 14 al 16 de abril de 1953, bajo la presidencia del Relator especial. Estaba compuesto de los siguientes señores: el Profesor L. E. G. Asplund (Departamento de Cartografía, Estocolmo); S. Whittemore Boggs (Asesor especial en materia de geografía, Departamento de Estado, Washington, D.C.); P. R. V. Coullault (Ingeniero en Jefe del Servicio Central Hidrográfico, París); Comandante R. H. Kennedy, O.B.E., R.N. (retirado) (Departamento Hidrográfico del Almirantazgo, Londres), acompañado de R. C. Shawyer (Funcionario Administrativo del Almirantazgo, Londres); Vicealmirante A. S. Pinke (retirado) (Marina Real Holandesa, La Haya). Presentó un informe sobre cuestiones técnicas. Las observaciones contenidas en ese informe indujeron al Relator a modificar y a completar ciertos artículos de su proyecto; estas modificaciones figuraron en una adición al segundo informe sobre el régimen del mar territorial (A/CN.4/61/Add.1 y Corr.1), al que se unió el informe del Comité de expertos.

18. En el sexto período de sesiones (1954), el Relator presentó a la Comisión un tercer proyecto sobre el régimen del mar territorial (A/CN.4/77), en el que introdujo algunas modificaciones sugeridas por las observaciones de los expertos. Fueron también tenidas en cuenta las observaciones de los gobiernos referentes a la delimitación del mar territorial de dos Estados adyacentes (A/CN.4/71 y Add. 1 y 2).

19. En el sexto período de sesiones, la Comisión aprobó un cierto número de artículos provisionales referentes al régimen del mar territorial<sup>7</sup>, acompañados de comentarios, e invitó a los gobiernos a formular observaciones a esos artículos.

20. El Secretario General recibió las observaciones de 18 Estados Miembros de las Naciones Unidas<sup>8</sup>. Reconociendo lo justo de muchas de estas observaciones, la Comisión, en su séptimo período de sesiones (1955), modificó varios artículos<sup>9</sup>. Examinó también algunas cuestiones que habían quedado en suspenso en el informe de 1954, y que se referían especialmente a la anchura del mar territorial, a las bahías y a la delimitación del mar territorial en la desembocadura de un río. Sometió estos artículos a los gobiernos con objeto de que le remitiesen las observaciones que creyeran conveniente hacer.

21. En el octavo período de sesiones (1956), la Comisión ha examinado las respuestas de los gobiernos (A/CN.4/99 y Add.1 a 9), basándose en un informe del Relator especial (A/CN.4/97 y Add.2). Ha elaborado luego su informe final sobre la materia, introduciendo en él varias modificaciones cuya oportunidad mostraban las respuestas de los gobiernos.

<sup>7</sup> Documentos Oficiales de la Asamblea General, noveno período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2693), capítulo IV.

<sup>8</sup> Documentos Oficiales de la Asamblea General, décimo período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2934), anexo.

<sup>9</sup> Ibid., capítulo II.

## c) DERECHO DEL MAR

22. Siguiendo lo dispuesto en la resolución 899 (IX) de la Asamblea General, del 14 de diciembre de 1954, la Comisión ha agrupado de un modo sistemático todas las normas que había aprobado en materia de alta mar, mar territorial, plataforma continental y conservación de los recursos vivos del mar. La Comisión ha tenido que hacer algunas modificaciones en los textos aprobados.

23. El informe final en esta materia se compone de dos partes. La primera trata del mar territorial, la segunda de la alta mar. Esta segunda parte se divide en tres secciones: 1) régimen general de la alta mar; 2) zona contigua; 3) plataforma continental. Cada artículo va acompañado de un comentario.

24. La Comisión desea que el texto de los artículos aprobados vaya precedido de algunas observaciones sobre la manera cómo entiende que se han de poner en práctica.

25. Cuando se creó la Comisión de Derecho Internacional, se creyó que la labor de la Comisión podría tener dos aspectos divergentes: por una parte, la "codificación del derecho internacional", es decir, según el artículo 15 del estatuto de la Comisión, "los casos en que se trata de formular con más precisión y de sistematizar las normas de derecho internacional en las esferas en que existe ya una práctica estatal considerable, de los precedentes y de las opiniones doctrinales"; y por otra, el "desarrollo progresivo del derecho internacional", es decir, "los casos en que se trata de redactar convenciones sobre materias que no están reguladas todavía por el derecho internacional o respecto de las cuales el derecho no está aún suficientemente desarrollado en la práctica de los Estados".

26. Mientras preparaba la reglamentación del derecho del mar, la Comisión adquirió la convicción de que, al menos en esta materia, la distinción entre estas dos actividades, prevista en el estatuto, puede difícilmente ser mantenida. No sólo las opiniones sobre si una materia está ya "suficientemente desarrollada en la práctica" pueden variar mucho, sino que varias disposiciones aprobadas por la Comisión y basadas en un "principio reconocido en derecho internacional" han sido elaboradas de una manera que las coloca en la categoría del "desarrollo progresivo" del derecho. La Comisión intentó al principio especificar los artículos que pertenecen a una u otra categoría, pero tuvo que renunciar a ello, porque algunos artículos no pertenecen enteramente a ninguna de las dos categorías.

27. En estas condiciones, para dar efectividad al proyecto, en su totalidad, sería necesario acudir a la vía convencional.

28. La Comisión recomienda, por consiguiente, según lo preceptuado en el inciso d) del párrafo 1 del artículo 23 de su estatuto, que la Asamblea General convoque una conferencia internacional de plenipotenciarios encargada de examinar el derecho del mar teniendo presentes no solamente los aspectos jurídicos del problema, sino también sus aspectos técnicos, biológicos, económicos y políticos, y de consagrar el resultado de sus trabajos en una o más convenciones internacionales o en los instrumentos que juzgue apropiados.

29. La Comisión opina que la conferencia deberá tratar de las diferentes partes del derecho del mar que se examinan en este informe. La Comisión sabe por experiencia — y las observaciones de los gobiernos la han confirmado en esta opinión — que la interdependencia entre las diferentes secciones del derecho del mar es tan

grande que sería muy difícil tratar sólo una parte dejando las demás.

30. La Comisión estima que sus trabajos han preparado suficientemente el terreno para esta conferencia. El hecho de que sobre ciertos puntos se hayan manifestado divergencias de opinión bastante importantes no ha de hacer que se aplaque la conferencia. Por varios lados se lamenta la actitud de los gobiernos que, después de la Conferencia de Codificación de La Haya de 1930, y en vista del desacuerdo que había sobre la anchura del mar territorial, renunciaron a toda tentativa de concertar una convención sobre los puntos en que se había logrado un acuerdo. La Comisión espera que no se caerá de nuevo en el mismo error.

31. Al recomendar que las normas propuestas reciban su consagración en una convención, la Comisión no ha tenido por qué preocuparse de la relación que habría entre las reglas propuestas y las convenciones existentes entre las partes en el momento en que la convención entrase en vigor. Hay que responder a esta cuestión con las normas generales del derecho internacional y con las disposiciones que apruebe la nueva conferencia internacional.

32. La Comisión quiere hacer también otras dos observaciones que se refieren a todo el proyecto:

- 1) El proyecto sólo regula el derecho del mar en tiempo de paz;
- 2) La palabra "milla" designa la milla marina, es decir, la longitud de un minuto de latitud (1.852 metros).

33. El texto de los artículos y los comentarios que les acompañan referentes al derecho del mar y aprobados<sup>10</sup> por la Comisión se reproducen a continuación.

## II. Artículos referentes al derecho del mar

### PRIMERA PARTE

#### EL MAR TERRITORIAL

##### SECCIÓN I. DISPOSICIONES GENERALES

###### *Naturaleza jurídica del mar territorial*

###### *Artículo 1*

1. La soberanía de un Estado se extiende a una zona de mar adyacente a sus costas, designada con el nombre de mar territorial.

2. Esta soberanía se ejerce en las condiciones fijadas por estos artículos y por las demás normas del derecho internacional.

*Naturaleza jurídica del espacio aéreo situado sobre el mar territorial del lecho y del subsuelo de ese mar*

###### *Artículo 2*

La soberanía del Estado ribereño se extiende también al espacio aéreo situado sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar.

<sup>10</sup> Sir Gerald Fitzmaurice hizo una reserva acerca de: 1) el último párrafo del comentario al artículo 3 en la medida en que podría hacer pensar que la anchura del mar territorial no está regulada por el derecho internacional vigente; 2) el artículo 24 en la medida en que subordina el derecho de paso inocente de los buques de guerra a una autorización o a una notificación previa. Se abstuvo en cuanto a las partes del artículo 47 (derecho de persecución) y del comentario a ese artículo que trata de la persecución comenzada en la zona contigua. El Sr. Krylov no pudo votar a favor de los artículos 3 (Anchura del mar territorial),

## SECCIÓN II. EXTENSIÓN DEL MAR TERRITORIAL

### *Anchura del mar territorial*

#### *Artículo 3*

1. La Comisión reconoce que la práctica internacional no es uniforme por lo que respecta a la delimitación del mar territorial.

2. La Comisión considera que el derecho internacional no autoriza a extender el mar territorial más allá de doce millas.

3. La Comisión, sin tomar ninguna decisión en cuanto a la anchura del mar territorial, más acá de este límite, toma nota, por una parte, de que muchos Estados han fijado una anchura superior a tres millas, y, por otra, de que muchos Estados no reconocen esa anchura si la de su mar territorial es inferior.

4. La Comisión estima que la anchura del mar territorial ha de ser fijada por una conferencia internacional.

### *Línea de base normal*

#### *Artículo 4*

Sin perjuicio de lo que dispone el artículo 5 y de las disposiciones relativas a las bahías y a las islas, la anchura del mar territorial se medirá a partir de la faja de la bajamar que sigue la costa, tal como está indicado en las cartas marinas a gran escala oficialmente reconocidas por el Estado ribereño.

### *Líneas de base rectas*

#### *Artículo 5*

1. La línea de base puede separarse de la faja de la bajamar cuando las circunstancias impongan un régimen especial en razón de las profundas aberturas o hendiduras de la costa o en razón de islas situadas a proximidad inmediata de la costa. En estos casos, puede adoptarse como método la línea de base que una puntos apropiados de la costa. El trazado de esas líneas de base no puede apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa y las extensiones de mar situadas del lado de tierra de esas líneas han de estar suficientemente unidas a los dominios terrestres para estar sometidas al régimen de las aguas interiores. No obstante, se podrán tener en cuenta, cuando sea necesario, los intereses económicos propios de una región cuya realidad e importancia estén claramente demostradas por un largo uso. Las líneas de base no se trazarán hacia escollos o bajos que emerjan intermitentemente ni a partir de ellos.

2. El Estado ribereño está obligado a dar a las líneas de base rectas una publicidad suficiente.

3. Cuando el trazado de una línea de base recta produzca el efecto de encerrar como aguas interiores zonas que anteriormente se consideraban como parte de las aguas territoriales o de la alta mar, el Estado ribereño reconocerá un derecho de paso inocente; tal como se lo define en el artículo 15, a través de esas aguas, siempre

22 (Buques del Estado explotados con fines comerciales), 39 (Piratería), 57 (Arbitraje obligatorio) y 73 (Jurisdicción obligatoria). El Sr. Zourek, aunque votó por el conjunto del proyecto de artículos referentes al mar, no acepta, por las razones expuestas durante los debates, los artículos 3 (Anchura del mar territorial) y 22 (Buques del Estado explotados con fines comerciales). Mantiene también sus reservas al artículo 7 (Bahías). Continúa opuesto a los artículos 57, 59 y 73, relativos al arbitraje obligatorio; mantiene sus reservas respecto de la definición que da el artículo 39 de la piratería, y no acepta el comentario a este artículo.



que se las haya utilizado normalmente para la navegación internacional<sup>1</sup>.

## *Límite exterior del mar territorial*

### *Artículo 6*

El límite exterior del mar territorial está constituido por una línea, cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de la línea de base, a una distancia igual a la anchura del mar territorial.

### *Bahías*

#### *Artículo 7*

1. A los efectos de estos artículos, una bahía es toda hendidura bien determinada cuya penetración tierra adentro en relación con la anchura de su boca es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de la costa. La hendidura no se considerará, sin embargo, como una bahía si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha hendidura. Si la bahía tiene más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las líneas que cierran todas las entradas. La superficie de las islas situadas dentro de una bahía estará comprendida en la superficie total de ésta.

2. Las aguas de una bahía que tienen un solo Estado ribereño estarán consideradas como aguas interiores si la línea trazada a través de su boca no excede de quince millas a partir de la faja de la bajamar.

3. Si la entrada de la bahía tiene una anchura superior a quince millas, la línea de demarcación se trazará en el interior de la bahía y en el lugar en que la anchura de ésta no exceda de quince millas. Cuando sea posible trazar varias líneas de una longitud de quince millas, será preferida la que encierre dentro de la bahía la mayor superficie de agua.

4. Las disposiciones anteriores no se aplicarán a las bahías llamadas "históricas" ni tampoco en los casos en que sea aplicable el sistema de las líneas de base rectas establecido en el artículo 5.

### *Puertos*

#### *Artículo 8*

A los efectos de la delimitación del mar territorial, las instalaciones permanentes más adentradas en el mar que forman parte integrante del sistema portuario se considerarán como parte de la costa.

### *Radas*

#### *Artículo 9*

Las radas utilizadas normalmente para la carga, descarga y fondeadero de buques que, de otro modo, estarían situadas, en todo o en parte, fuera del trazado general del límite exterior del mar territorial, estarán comprendidas en el mar territorial. El Estado ribereño ha de dar publicidad en forma adecuada a la delimitación de esas radas.

### *Islas*

#### *Artículo 10*

Cada isla tiene su propio mar territorial. Una isla es una extensión de tierra rodeada de agua que normalmente

se encuentra de un modo permanente sobre la línea de la pleamar.

## *Escollos y bajos que quedan al descubierto intermitentemente*

### *Artículo 11*

Los escollos y los bajos que quedan alternativamente cubiertos y al descubierto y están situados total o parcialmente dentro del mar territorial delimitado a partir de un continente o de una isla, podrán servir como puntos de partida para medir la extensión del mar territorial.

## *Delimitación del mar territorial en los estrechos y entre costas situadas frente a frente*

### *Artículo 12*

1. La delimitación de los mares territoriales entre dos Estados cuyas costas estén situadas frente a frente, a una distancia inferior a la extensión de las zonas de mar territorial adyacentes a las dos costas, se establecerá, salvo que circunstancias especiales justifiquen otra delimitación, siguiendo una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de esos Estados.

2. Cuando la distancia entre los dos Estados sea superior a las dos zonas de mar territorial, las aguas situadas entre esas dos zonas formarán parte de la alta mar. No obstante, si esta delimitación diera como resultado que una extensión de mar, cuya anchura no exceda de dos millas, quedara enclavada completamente en el mar territorial, esa zona podrá ser asimilada al mar territorial mediante acuerdo entre los Estados ribereños.

3. La primera fase del párrafo 2 de este artículo se aplicará en el caso en que las dos costas pertenezcan a un solo Estado ribereño. Si esta delimitación diera como resultado que una extensión de mar, cuya anchura no exceda de dos millas, quedara enclavada completamente en el mar territorial, el Estado ribereño podrá asimilar dicha zona a su mar territorial.

4. La línea de demarcación será trazada sobre las cartas a gran escala reconocidas oficialmente.

## *Delimitación del mar territorial en la desembocadura de un río*

### *Artículo 13*

1. Si un río desemboca en el mar sin formar un estuario, el mar territorial se medirá a partir de una línea trazada de un extremo a otro de su desembocadura.

2. Si un río desemboca en el mar a través de un estuario que tenga un solo Estado ribereño, se aplicará lo dispuesto en el artículo 7.

## *Delimitación de los mares territoriales de dos Estados limítrofes*

### *Artículo 14*

1. La delimitación de los mares territoriales de dos Estados limítrofes se determinará por acuerdo entre esos Estados. A falta de acuerdo, y a menos que circunstancias especiales justifiquen otra delimitación, ésta se efectuará mediante la aplicación del principio de la equidistancia de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de los dos países.

2. Esta línea será trazada en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente.

### SECCIÓN III. DERECHO DE PASO INOCENTE

#### SUBSECCIÓN A. REGLAS GENERALES

##### *Significado del derecho de paso inocente*

###### *Artículo 15*

1. Salvo lo dispuesto en las presentes normas, los buques de cualquier nacionalidad gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial.

2. Se entiende por paso el derecho de navegar por el mar territorial, ya sea para atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores, ya sea para dirigirse hacia estas aguas, ya sea para dirigirse hacia la alta mar viniendo de ellas.

3. El paso es inocente cuando el buque no utiliza el mar territorial para cometer actos perjudiciales para la seguridad del Estado ribereño o contrarios a las presentes disposiciones o a otras disposiciones del derecho internacional.

4. El paso comprende eventualmente el derecho de detenerse y de fondear, pero sólo en la medida en que la detención y el hecho de fondear no sean más que incidentes normales de la navegación o le sean impuestos al buque por una arribada forzosa o por un peligro extremo.

5. Los buques submarinos tienen la obligación de pasar navegando por la superficie.

##### *Deberes del Estado ribereño*

###### *Artículo 16*

1. El Estado ribereño no ha de poner dificultades al paso inocente por el mar territorial. Está obligado a poner en práctica los medios de que disponga para asegurar dentro del mar territorial el respeto del paso inocente y a impedir que sus aguas sean utilizadas para realizar actos contrarios a los derechos de otros Estados.

2. El Estado ribereño está obligado a dar a conocer de una manera suficiente todos los peligros que, a su juicio, amenacen a la navegación.

##### *Derecho de protección del Estado ribereño*

###### *Artículo 17*

1. El Estado ribereño puede tomar, en su mar territorial, las medidas necesarias para prevenir todo atentado a su seguridad y a aquellos de sus intereses que las presentes disposiciones y otras disposiciones del derecho internacional le autorizan a defender.

2. Respecto de los buques que se dirigen hacia las aguas interiores, el Estado ribereño tiene además el derecho de tomar las medidas necesarias para impedir cualquier infracción de las condiciones a que están sometidos dichos buques para poder penetrar en ellas.

3. El Estado ribereño puede suspender temporalmente y en determinados lugares de su mar territorial el ejercicio del derecho de paso si lo considera indispensable para la protección de los derechos establecidos en el párrafo 1. En este caso estará obligado a publicar la medida de suspensión.

4. El paso inocente de buques extranjeros no puede ser suspendido en los estrechos que por poner en comunicación dos partes de la alta mar, sirven normalmente para la navegación internacional.

### *Deberes de los buques extranjeros durante el paso*

#### *Artículo 18*

Los buques extranjeros que utilizan el derecho de paso deberán someterse a las leyes y a los reglamentos promulgados por el Estado ribereño de conformidad con las presentes disposiciones y con las demás normas del derecho internacional, y especialmente con las leyes y los reglamentos relativos a los transportes y a la navegación.

#### SUBSECCIÓN B. BUQUES MERCANTES

##### *Gravámenes impuestos a los buques extranjeros*

###### *Artículo 19*

1. No podrán imponerse gravámenes a los buques extranjeros por el solo hecho de su paso por el mar territorial.

2. No podrán imponerse gravámenes a un buque extranjero que pase por el mar territorial sino como remuneración de servicios determinados prestados a dicho buque.

##### *Detención practicada a bordo de un buque extranjero*

###### *Artículo 20*

1. El Estado ribereño no puede proceder, a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial, a la detención de personas ni a diligencias de instrucción ocasionadas por una infracción de carácter penal cometida a bordo de dicho buque durante su paso, más que en uno de los casos siguientes:

a) Si la infracción tiene consecuencias fuera del buque;

b) Si la infracción puede perturbar la paz del país o el orden en el mar territorial;

c) Si el capitán del buque o el cónsul del Estado cuyo pabellón enarbola han pedido la intervención de las autoridades locales.

2. Las disposiciones anteriores no afectan al derecho que tiene el Estado ribereño de proceder a las detenciones o a las diligencias de instrucción establecidas en su legislación, a bordo de un buque extranjero que se detenga en el mar territorial o que pase por dicho mar procedente de las aguas interiores.

3. Las autoridades locales deberán tener en cuenta los intereses de la navegación, para decidir si han de proceder a la detención o de qué manera han de llevarla a cabo.

##### *Detención de un buque para el ejercicio de la jurisdicción civil*

###### *Artículo 21*

1. El Estado ribereño no puede detener ni desviar de su ruta a un buque extranjero que pasa por el mar territorial, para ejercer su jurisdicción civil sobre una persona que se encuentre a bordo.

2. El Estado ribereño no puede poner en práctica, respecto de ese buque, medidas de ejecución ni medidas precautorias en materia civil, a no ser que se adopten en razón de obligaciones contraídas por dicho buque o de responsabilidades en que haya incurrido con motivo de la navegación a su paso por las aguas del Estado ribereño.

3. Las disposiciones del párrafo precedente no menoscaban el derecho del Estado ribereño de tomar las medidas de ejecución y las medidas precautorias en materia civil que permita su legislación, respecto de un buque

extranjero que se detenga en el mar territorial o pase por él procedente de las aguas interiores.

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

##### *Buques del Estado explotados con fines comerciales*

###### *Artículo 22*

Las disposiciones de las subsecciones A y B son igualmente aplicables a los buques del Estado explotados con fines comerciales.

##### *Buques del Estado destinados a fines no comerciales*

###### *Artículo 23*

Las disposiciones de la subsección A son aplicables a los buques del Estado destinados a fines no comerciales.

#### SUBSECCIÓN D. BUQUES DE GUERRA

##### *Paso*

###### *Artículo 24*

El Estado ribereño puede subordinar el paso de los buques de guerra por su mar territorial a una autorización o a una notificación previa. Normalmente, autorizará el paso inocente mientras se cumpla lo dispuesto en los artículos 17 y 18.

##### *Inobservancia de las reglas*

###### *Artículo 25*

Cuando el buque de guerra no cumpla las disposiciones establecidas por el Estado ribereño para el paso por el mar territorial y no tenga en cuenta la invitación que se le haga de que las respete, el Estado ribereño podrá exigir que el buque salga del mar territorial.

#### SEGUNDA PARTE

#### LA ALTA MAR

#### SECCIÓN I. RÉGIMEN GENERAL

##### *Definición de la alta mar*

###### *Artículo 26*

1. Se entenderá por "alta mar" la parte del mar no perteneciente al mar territorial, tal como se lo define en la Primera Parte, ni a las aguas interiores de un Estado.

2. Se considerarán como "aguas interiores" las aguas situadas dentro de la línea de base del mar territorial.

##### *Libertad de la alta mar*

###### *Artículo 27*

Estando la alta mar abierta a todas las naciones, ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de ella a su soberanía. La libertad de la alta mar comprenderá, entre otras:

- 1) La libertad de navegación;
- 2) La libertad de pesca;

3) La libertad de colocar cables y tuberías submarinos;

4) La libertad de volar sobre la alta mar.

#### SUBSECCIÓN A. NAVEGACIÓN

##### *Derecho de navegación*

###### *Artículo 28*

Todos los Estados tienen el derecho de hacer navegar en alta mar los buques que enarbolan su bandera.

##### *Nacionalidad de los buques*

###### *Artículo 29*

1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. No obstante, para que el carácter nacional del buque sea reconocido por los demás Estados, deberá existir una relación auténtica entre el Estado y el buque.

2. El derecho de un buque mercante a enarbolar la bandera de un Estado se probará mediante documentos expedidos por las autoridades de ese Estado.

##### *Régimen jurídico del buque*

###### *Artículo 30*

Los buques navegarán con la bandera de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de un modo expreso en los tratados internacionales o en los presentes artículos, estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. No se podrá efectuar ningún cambio de bandera durante un viaje ni en una escala, excepto como resultado de un cambio efectivo en la propiedad o en el registro.

##### *Buques que navegan bajo dos banderas*

###### *Artículo 31*

El buque que navegue bajo las banderas de dos o más Estados, utilizándolas a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado como buque sin nacionalidad.

##### *Inmunidad de los buques de guerra*

###### *Artículo 32*

1. Los buques de guerra que naveguen en alta mar gozarán de una inmunidad completa de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera.

2. A los efectos de estos artículos, se entiende por buques de guerra los que pertenecen a la marina de guerra de un Estado y llevan los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad. El comandante del buque ha de estar al servicio del Estado y su nombre ha de figurar en el escalafón de oficiales de la Armada. La tripulación ha de estar sometida a la disciplina militar.

*Artículo 33*

A los efectos del ejercicio de la jurisdicción en alta mar por parte de cualquier Estado que no sea el de la bandera, quedan asimilados a los buques de guerra, y tendrán la misma inmunidad que ellos, los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él, y destinados exclusivamente a un servicio oficial, comercial o no comercial.

*Seguridad de la navegación*

*Artículo 34*

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

a) La utilización de las señales, el mantenimiento de las comunicaciones y la prevención de los abordajes;

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

c) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad del buque.

2. Al dictar estas disposiciones, los Estados tendrán en cuenta las normas aceptadas internacionalmente. Tomarán las medidas necesarias para garantizar la observancia de dichas disposiciones.

*Competencia penal en caso de abordaje*

*Artículo 35*

1. En caso de abordaje o de cualquier otro accidente de navegación ocurrido a un buque en alta mar, que pueda entrañar una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque, las acciones penales y disciplinarias contra esas personas sólo se podrán ejercer ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera enarbolará el buque o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales.

2. No podrá ser ordenado ningún embargo ni retención sobre el buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado cuya bandera enarbola el buque.

*Obligación de prestar auxilio*

*Artículo 36*

Los Estados deberán obligar a los capitanes de los buques que naveguen bajo su bandera a que, siempre que puedan hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación y sus pasajeros:

a) Presten auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;

b) Se dirijan a toda velocidad a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepan que necesitan socorro y siempre que tengan una posibilidad razonable de hacerlo;

c) En caso de abordaje, presten auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros, y, en la medida de lo posible, comuniquen al otro buque el nombre del suyo, el puerto de inscripción y el puerto más próximo en que hará escala.

*Artículo 37*

Todo Estado estará obligado a tomar medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados a enarbolar su bandera y para impedir que con ese propósito se usurpe su bandera. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su bandera, quedará libre *ipso facto*.

*Piratería*

*Artículo 38*

Todos los Estados deberán cooperar en toda la medida de lo posible a la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.

*Artículo 39*

Constituirán actos de piratería los enumerados a continuación:

1) Todo acto ilegítimo de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:

a) Contra un buque en alta mar o contra personas o bienes a bordo de dicho buque;

b) Contra buques, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

2) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.

3) Toda acción que tenga por objeto incitar a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 del presente artículo o se emprenda para facilitarlos.

*Artículo 40*

Los actos de piratería definidos en el artículo 39 y perpetrados por un buque del Estado o una aeronave del Estado cuya tripulación amotinada se haya apoderado del buque o de la aeronave estarán asimilados a actos cometidos por un buque privado.

*Artículo 41*

Se consideran buques y aeronaves piratas los destinados, por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran, a cometer cualquiera de los actos previstos en el artículo 39. Se consideran también piratas los buques y aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos, mientras se encuentren bajo el mando efectivo de las personas culpables de esos actos.

*Artículo 42*

Un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad, no obstante haberse convertido en buque o en aeronave pirata. La conservación y la pérdida de la nacionalidad se rigen por la ley del Estado que haya concedido la nacionalidad de origen.

*Artículo 43*

Todo Estado puede apresar un buque o una aeronave pirata, o un buque capturado a consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las

personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo de dicho buque o aeronave en alta mar, o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. Los tribunales del Estado que haya efectuado la presa decidirán las penas que haya que imponer y las medidas que haya que tomar respecto de los buques, las aeronaves y los bienes, dejando a salvo los intereses legítimos de terceros de buena fe.

#### *Artículo 44*

Cuando un buque o una aeronave sea apresado por sospechas de piratería, sin fundamento suficiente, el Estado que lo haya apresado será responsable ante el Estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave de todo daño o pérdida causados con la captura.

#### *Artículo 45*

Sólo los buques de guerra y las aeronaves militares podrán llevar a cabo detenciones por causa de piratería.

#### *Derecho de visita y registro*

#### *Artículo 46*

1. Salvo cuando los actos de ingerencia se ejecuten en virtud de poderes concedidos por tratados, un buque de guerra que encuentre un buque mercante extranjero en alta mar no tiene derecho a efectuar en él ningún registro a menos que haya motivo fundado para creer:

- a) Que dicho buque se dedica a la piratería; o
- b) Que, hallándose el buque en zonas marítimas consideradas como sospechosas por los tratados internacionales que tienen por objeto la supresión de la trata de esclavos, se dedica a ella; o
- c) Que el buque tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque haya izado una bandera extranjera o se haya negado a izar bandera.

2. En los casos de los incisos a), b) y c), el buque de guerra podrá proceder a la comprobación de los documentos que autoricen el uso de la bandera. Para ello podrá enviar un bote al buque sospechoso, al mando de un oficial. Si aun después del examen de los documentos persistiesen las sospechas, podrá proceder a otro examen a bordo del buque, que deberá llevarse a efecto con todas las atenciones posibles.

3. Si las sospechas no resultaren fundadas, y siempre que el buque detenido no hubiere cometido ningún acto que las justifique, dicho buque tendrá derecho a ser indemnizado por todo daño y perjuicio sufridos.

#### *Derecho de persecución*

#### *Artículo 47*

1. El Estado ribereño podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando tenga motivos fundados para creer que ha cometido una infracción de sus leyes y reglamentos. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero se encuentre en las aguas interiores o en el mar territorial del Estado del buque perseguidor y podrá continuar fuera del mar territorial a condición de que no se haya interrumpido. No es necesario que el buque que da la orden de detenerse a un buque extranjero que navega por el mar territorial se encuentre también en él en el momento en que el buque interesado reciba dicha orden. Si el buque extranjero se encontrase en una zona contigua, tal como está definida en el artículo 66, la persecución no se podrá em-

prender más que por atentado a los derechos que la creación de dicha zona se proponía proteger.

2. El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido entre en el mar territorial del país a que pertenece o en el de una tercera potencia.

3. La persecución no se considerará comenzada hasta que el buque perseguidor haya comprobado, mediante marcaciones, medición de ángulos o por otros medios, que el buque perseguido o una de sus lanchas se encuentra dentro de los límites del mar territorial o, si es del caso, en la zona contigua. No podrá darse comienzo a la persecución mientras no se haya emitido la señal de detenerse, visual o auditiva, desde una distancia que permita al buque interesado oírlo o verlo.

4. El derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o por aeronaves militares o por otros buques o aeronaves destinados a un servicio público y especialmente autorizados para ello.

5. Cuando la persecución sea efectuada por una aeronave:

a) Las disposiciones de los párrafos 1 a 3 de este artículo se aplicarán *mutatis mutandis* a esta forma de persecución;

b) La aeronave que haya dado la orden de detención habrá de continuar activamente la persecución del buque hasta que un buque del Estado ribereño llamado por ella llegue y la continúe, salvo si la aeronave puede por sí sola detener al buque. Para justificar la visita y registro de un buque en alta mar no basta que la aeronave lo haya descubierto cometiendo una infracción, o que tenga sospechas de que la ha cometido, si no le ha dado la orden de detenerse y no ha emprendido la persecución.

6. Cuando el buque sea detenido en un lugar sometido a la jurisdicción de un Estado y escoltado hacia un puerto de este Estado a fin de ser examinado por las autoridades competentes, no se podrá exigir que sea puesto en libertad por el solo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una parte de la alta mar, si las circunstancias han impuesto dicha travesía.

#### *Contaminación de la alta mar*

#### *Artículo 48*

1. Todo Estado está obligado a dictar disposiciones para evitar la contaminación de las aguas por los hidrocarburos vertidos de los buques, desprendidos de las tuberías submarinas o producidos por la explotación del suelo y del subsuelo submarinos, teniendo en cuenta los acuerdos y convenios existentes en la materia.

2. Todo Estado está obligado a dictar disposiciones para evitar la contaminación del mar debida a la inmersión de desperdicios radiactivos.

3. Todos los Estados están obligados a colaborar en la elaboración de reglas que tiendan a evitar la contaminación del mar y del espacio aéreo superyacente, resultante de experimentos o actividades con sustancias radiactivas o con otros agentes nocivos.

#### SUBSECCIÓN B. PESCA

#### *Derecho de pesca*

#### *Artículo 49*

Todos los Estados tienen el derecho de que sus nacionales se dediquen a la pesca en alta mar, a reserva de sus

obligaciones convencionales y de las disposiciones sobre la conservación de los recursos vivos de la alta mar que figuran en los artículos siguientes.

#### *Conservación de los recursos vivos de la alta mar*

##### *Artículo 50*

A los efectos de estos artículos, por "conservación de los recursos vivos de la alta mar" se entenderá el conjunto de medidas que permiten obtener un rendimiento óptimo constante de estos recursos, de manera que aumente hasta el máximo el abastecimiento de productos marítimos, alimenticios y de otra naturaleza.

##### *Artículo 51*

El Estado cuyos nacionales se dedican a la pesca en una zona cualquiera de la alta mar donde no pesquen los nacionales de otros Estados deberá reglamentar y fiscalizar la pesca en esa zona, cuando sea necesario para la conservación de los recursos vivos de la alta mar.

##### *Artículo 52*

1. Si los nacionales de dos o más Estados se dedican a pescar de la misma o de las mismas reservas de peces u otros recursos marinos en una zona cualquiera de la alta mar, dichos Estados, a petición de cualquiera de ellos, entablarán negociaciones con objeto de adoptar de común acuerdo las medidas necesarias para la conservación de dichos recursos.

2. Si los Estados interesados no pudiesen llegar a un acuerdo dentro de un plazo razonable, cualquiera de las partes podrá entablar el procedimiento previsto en el artículo 57.

##### *Artículo 53*

1. Si, una vez adoptadas las medidas a que se refieren los artículos 51 y 52, los nacionales de otros Estados quieren dedicarse a pescar en esa zona de la alta mar, la misma o las mismas reservas de peces u otros recursos marinos, les serán aplicables dichas medidas.

2. Si esos otros Estados no aceptan esas medidas, y si no puede llegarse a un acuerdo dentro de un plazo razonable, cualquiera de las partes interesadas podrá entablar el procedimiento previsto en el artículo 57. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 58, las medidas adoptadas continuarán en vigor hasta que se dicte la decisión arbitral.

##### *Artículo 54*

1. Todo Estado ribereño tiene un interés especial en el mantenimiento de la productividad de los recursos vivos en cualquier parte de la alta mar adyacente a su mar territorial.

2. Todo Estado ribereño tendrá el derecho de participar, en condiciones de igualdad, de toda organización de estudios y en todo sistema de investigación o de reglamentación en dicha zona, aunque sus nacionales no se dediquen a la pesca en ella.

3. Si los Estados interesados no pudiesen llegar a un acuerdo dentro de un plazo razonable, cada una de las partes podrá promover el procedimiento previsto en el artículo 57.

##### *Artículo 55*

1. Teniendo en cuenta lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 54, y con el fin de mantener la productividad de los recursos vivos del mar, el Estado ribereño podrá adoptar unilateralmente las medidas de conservación que procedan para toda reserva de peces u otros recursos marinos en cualquier parte de la alta mar adyacente a su mar territorial, si las negociaciones con los demás Estados interesados no hubiesen dado lugar a un acuerdo dentro de un plazo razonable.

2. Para que las medidas que adopte el Estado ribereño en virtud del párrafo precedente puedan surtir efecto respecto de otros Estados, deberán reunir las condiciones siguientes:

a) Que existan pruebas científicas suficientes que demuestren una necesidad urgente de tomarlas;

b) Que se funden en dictámenes científicos pertinentes;

c) Que no discriminen contra pescadores extranjeros.

3. Si estas medidas no son aceptadas por los demás Estados interesados, cualquiera de las partes podrá promover el procedimiento establecido en el artículo 57. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 58, las medidas adoptadas continuarán en vigor hasta que se dicte la decisión arbitral.

##### *Artículo 56*

1. Cualquier Estado, aunque sus nacionales no se dediquen a la pesca en una zona de la alta mar no adyacente a sus costas, si tiene un interés especial en la conservación de los recursos vivos de dicha zona, podrá pedir a los Estados cuyos nacionales se dedican a la pesca en ella, que tomen las medidas de conservación necesarias.

2. Si en un plazo prudencial no se atiende a su petición, dicho Estado podrá promover el procedimiento previsto en el artículo 57.

##### *Artículo 57*

1. Las diferencias entre Estados a que se refieren los artículos 52, 53, 54, 55 y 56 serán resueltas por una comisión arbitral compuesta de siete miembros, a petición de cualquiera de las partes, salvo que éstas convengan en resolverlas mediante otro procedimiento pacífico.

2. Salvo en los casos previstos en el párrafo 3, dos de los miembros de la comisión arbitral serán designados por el Estado o los Estados demandantes, y otros dos por el Estado o los Estados demandados, pero por cada parte contendiente sólo se podrá designar un miembro nacional. Los tres miembros restantes, uno de los cuales actuará de Presidente, serán nombrados de común acuerdo por los Estados partes en el litigio. Si no se llega a un acuerdo, serán nombrados, a petición de cualquiera de los Estados partes, entre los nacionales de terceros Estados, por el Secretario General de las Naciones Unidas, después de consultar con el Presidente de la Corte Internacional de Justicia y el Director General de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. Si, dentro de los tres meses siguientes a la demanda de arbitraje, una de las partes hubiere dejado de hacer alguno de los nombramientos, el miembro o miembros de que se trate serán designados, a petición de cualquiera de las partes, por el Secretario General de las Naciones Unidas después de consultar con el Presidente de la Corte Internacional de Justicia y el Director General de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura

y la Alimentación. Las vacantes se cubrirán por el procedimiento empleado para los primeros nombramientos.

3. Si las partes en litigio se dividen en más de dos grupos opuestos, la comisión arbitral, a petición de cualquier Estado parte en el litigio, será nombrada por el Secretario General de las Naciones Unidas, después de consultar con el Presidente de la Corte Internacional de Justicia y con el Director General de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. En este caso, la comisión estará formada por siete personas competentes, especialistas en las cuestiones jurídicas, administrativas y científicas de las pesquerías, según sea la naturaleza del conflicto que haya de resolverse. Las vacantes se cubrirán por el procedimiento seguido para los primeros nombramientos.

4. Salvo disposición expresa de los presentes artículos, la comisión arbitral fijará su procedimiento. También decidirá cómo habrán de ser distribuidos las costas y los gastos entre las partes.

5. La comisión deberá constituirse, en todo caso, dentro de los tres meses siguientes a la fecha en que se haya presentado la demanda inicial y deberá fallar dentro de los cinco meses siguientes, a menos que, en caso de necesidad, decida prorrogar este plazo.

#### *Artículo 58*

1. Cuando se trate de medidas adoptadas unilateralmente por el Estado ribereño, la comisión arbitral aplicará los criterios enunciados en el párrafo 2 del artículo 55. En los demás casos aplicará esos criterios teniendo en cuenta las circunstancias particulares de cada uno de ellos.

2. La comisión podrá decidir que las medidas que sean objeto de diferencia no se apliquen hasta que dicte su fallo.

#### *Artículo 59*

Las decisiones de la comisión serán obligatorias para los Estados en causa. Si las decisiones fueran acompañadas de recomendaciones, éstas deberán ser objeto de la mayor atención.

#### *Pesquerías explotadas mediante dispositivos fijados en el lecho del mar*

#### *Artículo 60*

Un Estado podrá emprender la reglamentación de las pesquerías explotadas mediante dispositivos fijados en el lecho del mar en zonas de la alta mar adyacentes a su mar territorial cuando sus nacionales hayan mantenido y explotado esas pesquerías durante largo tiempo, a condición de que los no nacionales estén autorizados a participar en esas actividades en las mismas condiciones que sus nacionales. Esta reglamentación no podrá menoscabar el régimen general de alta mar aplicable a esa zona.

#### SUBSECCIÓN C. CABLES Y TUBERÍAS SUBMARINOS

#### *Artículo 61*

1. Todo Estado tiene el derecho de tender sobre el lecho de la alta mar cables telegráficos o telefónicos, cables de alta tensión y tuberías.

2. Sin perjuicio de su derecho de tomar medidas adecuadas para la exploración de la plataforma continental y de la explotación de sus recursos naturales, el Estado ribereño no podrá impedir que se coloquen cables o tuberías submarinos ni que se proceda a su conservación.

#### *Artículo 62*

Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que la ruptura o el deterioro de un cable submarino en alta mar, causados voluntariamente o por negligencia culpable, que interrumpen u obstruyan las comunicaciones telegráficas o telefónicas, así como la ruptura o el deterioro en las mismas condiciones de un cable de alta tensión o de una tubería submarina, constituyan infracciones sometidas a sanción. Esta disposición no es aplicable a las rupturas ni a los deterioros cuyos autores sólo hubiesen tenido el propósito legítimo de proteger sus vidas o la seguridad de sus buques, después de haber tomado todas las precauciones necesarias para evitar la ruptura o el deterioro.

#### *Artículo 63*

Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que las personas sometidas a su jurisdicción, que sean propietarios de un cable o de una tubería en alta mar y que, al tender o reparar el cable o la tubería, causen la ruptura o el deterioro de otro cable o de otra tubería, respondan de los daños causados.

#### *Artículo 64*

Todo Estado está obligado a reglamentar la pesca con redes barrederas para que todos los aparejos utilizados estén contruidos y se mantengan de manera que el peligro de que se enganchen en los cables o las tuberías submarinas quede reducido al mínimo.

#### *Artículo 65*

Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que los propietarios de buques que puedan probar que han sacrificado un ancla, una red o cualquier otro aparejo de pesca por no causar daños a un cable o a una tubería submarinos, sean indemnizados por el propietario del cable o de la tubería, a condición de que hayan tomado previamente todas las medidas de precaución razonables.

#### SECCIÓN II. ZONA CONTIGUA

#### *Artículo 66*

1. En una zona de la alta mar contigua a su mar territorial, el Estado ribereño podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para:

a) Evitar las infracciones a sus leyes de policía aduanera, fiscal y sanitaria que pudieran cometerse en su territorio o en su mar territorial;

b) Reprimir las infracciones de esas leyes, cometidas en su territorio o en su mar territorial.

2. La zona contigua no se puede extender más allá de doce millas contadas desde la línea de base desde donde se mide la anchura del mar territorial.



### SECCIÓN III. LA PLATAFORMA CONTINENTAL

#### *Artículo 67*

Para los efectos de estos artículos, la expresión "plataforma continental" designa el lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas, pero situadas fuera de la zona del mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros (aproximadamente 100 brazas), o, más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas.

#### *Artículo 68*

El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de la exploración y la explotación de sus recursos naturales.

#### *Artículo 69*

Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no afectan al régimen de alta mar aplicable a las aguas suprayacentes ni al del espacio aéreo situado sobre dichas aguas.

#### *Artículo 70*

A reserva de su derecho a tomar medidas razonables para la exploración de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales, el Estado ribereño no puede impedir la colocación ni la conservación de cables submarinos en la plataforma continental.

#### *Artículo 71*

1. La exploración de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales no deben tener como consecuencia un entorpecimiento injustificable de la navegación, la pesca o la conservación de los recursos vivos del mar.

2. A reserva de lo dispuesto en los párrafos 1 y 5 de este artículo, el Estado ribereño tiene el derecho a construir y mantener en la plataforma continental las instalaciones necesarias para la exploración y la explotación de sus recursos naturales, a establecer alrededor de ellas, y hasta una distancia razonable, zonas de seguridad, y a tomar las disposiciones necesarias para la protección de las instalaciones.

3. Aunque dichas instalaciones se hallen bajo la jurisdicción del Estado ribereño, no tendrán la condición jurídica de islas. No tendrán mar territorial propio y su presencia no afectará a la delimitación del mar territorial del Estado ribereño.

4. El Estado ribereño deberá dar aviso de las instalaciones construídas y mantener los medios permanentes de señalar su presencia.

5. Las instalaciones y las mencionadas zonas de seguridad establecidas alrededor de ellas no podrán estar situadas en canales angostos ni en lugares donde puedan entorpecer la utilización de las rutas marítimas ordinarias indispensables para la navegación internacional.

#### *Artículo 72*

1. Cuando una misma plataforma continental sea adyacente al territorio de dos o más Estados cuyas costas estén situadas una frente a otra, su delimitación se efectuará por acuerdo entre estos Estados. A falta de acuerdo, y salvo si circunstancias especiales justifican otras de-

limitaciones, la delimitación estará constituida por la línea media cuyos puntos sean todos equidistantes de las líneas de base desde donde se mide la extensión del mar territorial de cada país.

2. Cuando una misma plataforma continental sea adyacente al territorio de dos Estados limítrofes, su delimitación se efectuará por acuerdo entre ellos. A falta de acuerdo, y si circunstancias especiales no justifican otra delimitación, ésta se efectuará aplicando el principio de la equidistancia de las líneas de base desde donde se mide la extensión del mar territorial de cada país.

#### *Artículo 73*

Toda controversia entre Estados que surja con motivo de la interpretación o de la aplicación de los artículos 67 a 72 se someterá a la Corte Internacional de Justicia, a petición de cualquiera de las partes, salvo que éstas convengan en buscar la solución por otro medio pacífico.

### **III. Comentarios a los artículos referentes al derecho del mar**

#### PRIMERA PARTE

#### EL MAR TERRITORIAL

##### SECCIÓN I. DISPOSICIONES GENERALES

##### *Naturaleza jurídica del mar territorial*

#### *Artículo 1*

1. La soberanía de un Estado se extiende a una zona de mar adyacente a sus costas, designada con el nombre de mar territorial.

2. Esta soberanía se ejerce en las condiciones fijadas por estos artículos y por las demás normas del derecho internacional.

#### *Comentario*

1) El párrafo 1 pone de relieve que los derechos del Estado ribereño sobre el mar territorial no difieren, en cuanto a su naturaleza, de los derechos soberanos que el Estado ejerce sobre las demás partes de su territorio. Existe una diferencia esencial entre el régimen del mar territorial y el régimen de la alta mar, ya que este último se basa en el principio de su libre utilización por todas las naciones. Las respuestas enviadas por los gobiernos con ocasión de la Conferencia de Codificación de La Haya de 1930 y el informe presentado por la Comisión encargada de estudiar esa cuestión confirman que esta opinión, admitida casi universalmente, está conforme con el derecho existente. Este principio ha servido también de fundamento a varias convenciones multilaterales, como la Convención de 1919 sobre navegación aérea y la Convención de aviación civil internacional de 1944, que asimila los mares territoriales a las demás partes del territorio del Estado.

2) La Comisión ha preferido emplear la expresión "mar territorial" en vez de "aguas territoriales". Considera que la expresión "aguas territoriales" se presta a confusiones porque se utiliza para indicar las aguas interiores, y también el conjunto de las aguas interiores y del mar territorial. Por la misma razón, la Conferencia de Codificación prefirió también utilizar la expresión "mar territorial". Aunque no hay aún una unanimidad



completa sobre este punto, se ve que el término "mar territorial" gana cada vez más terreno.

3) Es evidente que la soberanía del Estado sobre el mar territorial sólo podrá ser ejercida con arreglo a las disposiciones del derecho internacional.

4) En estos artículos se formulan algunas restricciones impuestas por el derecho internacional al ejercicio de la soberanía de los Estados en su mar territorial. Pero no hay que pensar que estos artículos agotan la materia. Los hechos acaecidos en el mar territorial que presentan aspectos jurídicos están regidos también por las reglas generales del derecho internacional, que no es posible codificar en el presente proyecto pensando en que sean aplicadas al mar territorial. Por esta razón se mencionan las "demás normas de derecho internacional" además de las disposiciones contenidas en los presentes artículos.

5) Puede ocurrir que, por alguna relación especial, geográfica o de otra índole, existente entre dos países, se concedan a otro Estado derechos de utilización del mar territorial de uno de esos países que sean más amplios que los derechos reconocidos en el presente proyecto. La Comisión no ha querido limitar en nada el derecho de paso ni cualquier otro derecho de que goce un Estado en condiciones más favorables que las establecidas en el presente proyecto, en virtud de la costumbre o de un tratado.

**Naturaleza jurídica del espacio aéreo situado sobre el mar territorial, del lecho y del subsuelo de ese mar**

#### Artículo 2

La soberanía del Estado ribereño se extiende también al espacio aéreo situado sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar.

#### Comentario

En este artículo se han recogido las disposiciones del reglamento propuesto por la Conferencia de Codificación de 1930, con algunas modificaciones de forma. Como el presente proyecto se ocupa exclusivamente del mar, la Comisión no ha estudiado las condiciones en que se ejerce la soberanía sobre el espacio aéreo, el lecho y el subsuelo de dicho mar. Las disposiciones de los artículos que siguen, relativas al paso por el mar, no son, pues, aplicables a la navegación aérea.

### SECCIÓN II. EXTENSIÓN DEL MAR TERRITORIAL

#### *Anchura del mar territorial*

#### Artículo 3

1. La Comisión reconoce que la práctica internacional no es uniforme por lo que respecta a la delimitación del mar territorial.

2. La Comisión considera que el derecho internacional no autoriza a extender el mar territorial más allá de 12 millas.

3. La Comisión, sin tomar ninguna decisión en cuanto a la anchura del mar territorial, más acá de este límite, toma nota, por una parte, de que muchos Estados han fijado una anchura superior a tres millas, y, por otra, de que muchos Estados no reconocen esa anchura si la de su mar territorial es inferior.

4. La Comisión estima que la anchura del mar territorial ha de ser fijada por una conferencia internacional.

#### Comentario

1) En su séptimo período de sesiones, la Comisión adoptó algunas normas directivas en cuanto a la anchura del mar territorial. Antes de redactar el texto definitivo del correspondiente artículo, la Comisión ha querido enterarse de las observaciones de los gobiernos.

2) En primer lugar, la Comisión había reconocido que la práctica internacional no era uniforme por lo que respectaba a la limitación tradicional del mar territorial a tres millas. En opinión de la Comisión, se trataba de la afirmación de un hecho incontestable.

3) La Comisión declaraba luego que el derecho internacional no autorizaba a extender el mar territorial más allá de 12 millas. A su entender, extender de esa manera el mar territorial constituía una infracción del principio de la libertad del mar y era por lo tanto contrario al derecho internacional.

4) La Comisión declaraba por último que no tomaría ninguna decisión en cuanto a la anchura del mar territorial más acá del límite de doce millas. Algunos de sus miembros opinaron que, como la regla que fija esta anchura en tres millas se había aplicado muy frecuentemente en el pasado y Estados marítimos importantes la mantenían en vigor en la actualidad, debía considerarse que dicha regla, a falta de cualquier otra que gozase de la misma autoridad, se hallaba reconocida por el derecho internacional y era obligatoria para todos los Estados. Esta opinión no obtuvo el apoyo de la mayoría de la Comisión; de todos modos, tampoco pudo ponerse de acuerdo, en el séptimo período de sesiones, acerca de cualquier otro límite. La Comisión no calificaba de infracción del derecho internacional el hecho de que un Estado extendiera la anchura del mar territorial a una distancia situada entre 3 y 12 millas. Esta extensión sería válida para cualquier Estado que no se opusiera a ella y, con más razón aún, para cualquier Estado que la hubiera reconocido por vía convencional o tácitamente o que fuera parte en una decisión judicial o arbitral que la reconociera. La validez de una anchura del mar territorial inferior a 12 millas podría ser defendida *erga omnes* por cualquier Estado que pudiera hacer valer un derecho histórico a este respecto. Pero, excepción hecha de estos casos, la Comisión se negó, por escasa mayoría, a poner en tela de juicio el derecho de los demás Estados a no reconocer una extensión del mar territorial superior a tres millas.

5) En su octavo período de sesiones, la Comisión ha vuelto a estudiar este problema, teniendo en cuenta las observaciones de los gobiernos. Las respuestas de los gobiernos han mostrado una gran divergencia de opiniones, y esa divergencia se ha reflejado también en el seno de la Comisión. Algunos de sus miembros opinaban que la anchura del mar territorial debía ser fijada por cada Estado ribereño, en el ejercicio de sus poderes soberanos. También estimaban que en todos los casos en que la delimitación del mar territorial se halle justificada por las necesidades reales del Estado ribereño, la anchura del mar territorial es conforme al derecho internacional; éste sería especialmente el caso de los Estados que han fijado esta anchura entre 3 y 12 millas. Según otra opinión, la Comisión tenía que reconocer que la práctica internacional no era uniforme en cuanto a la limitación del mar territorial a tres millas. De todos modos, la práctica internacional no permitía extender el mar territorial más allá de 12 millas. Por otra parte, cada Estado tenía el derecho de extender su jurisdicción hasta 12 millas. Una tercera corriente de opinión quería que se reconociera a cada Estado ribereño el derecho a un mar terri-

torial de tres millas por lo menos. La anchura del mar territorial no podía exceder de 12 millas. Si, entre esos límites, la anchura del mar territorial de un Estado no estaba fijada por un largo uso, no debía rebasar la anchura necesaria para satisfacer los intereses de ese Estado, teniendo en cuenta los intereses justificados de los otros Estados en el mantenimiento de la libertad de la alta mar y de la anchura generalmente aplicada en la región. En caso de litigio, la cuestión, a petición de una de las partes, sería sometida a la Corte Internacional de Justicia. Una cuarta propuesta tendía a declarar que el Estado ribereño puede fijar, para su mar territorial, y según sus necesidades económicas y estratégicas, una anchura comprendida entre 3 y 12 millas, a reserva de que reconozcan esta anchura los Estados que tienen un mar territorial menos ancho. Una quinta propuesta pedía que la anchura del mar territorial fuese de tres millas, pero que se reconociese una anchura mayor si se basaba en el derecho consuetudinario. Todo Estado podría, además, fijar la anchura del mar territorial a una distancia superior a tres millas, pero esta extensión no podría ser opuesta a los Estados que no la hubiesen reconocido y que no hubiesen adoptado una distancia igual o mayor. En ningún caso la anchura del mar territorial podría ser superior a 12 millas.

6) Ninguna de estas propuestas pudo obtener la mayoría. La Comisión aceptó por último, por mayoría de votos, el texto que ha incluido en el presente proyecto como artículo 3, reconociendo que su forma se separa de la de los otros artículos.

7) La Comisión ha podido comprobar que el derecho de fijar el límite del mar territorial a tres millas no ha sido discutido. Ha declarado que el derecho internacional no permite extender este límite más allá de 12 millas. En cuanto al derecho de fijar el límite entre 3 y 12 millas, la Comisión ha tenido que reconocer que hay una gran divergencia en la práctica internacional. Teniendo en cuenta que varios Estados han establecido una anchura entre 3 y 12 millas, pero que otros no están dispuestos a reconocer esta extensión, a la Comisión no le ha sido posible tomar una decisión sobre este punto y ha manifestado que, a su juicio, esta cuestión habría de ser decidida por una conferencia internacional de plenipotenciarios.

8) De lo que antecede resulta que la Comisión se ha manifestado claramente contra las pretensiones que tienden a extender el mar territorial hasta una anchura que, a juicio de la Comisión, envuelve una amenaza para el principio que desde Grocio ha regido el derecho marítimo: el de la libertad de la alta mar. Por otro lado, la Comisión no ha logrado determinar el límite entre 3 y 12 millas.

9) La Comisión ha estudiado la posibilidad de adoptar una regla que dispusiera que todos los conflictos referentes a la anchura del mar territorial habrán de ser sometidos a la jurisdicción obligatoria de la Corte Internacional de Justicia. Pero la mayoría de la Comisión no ha querido encargar a la Corte de resolver los conflictos referentes a una materia en la cual la comunidad internacional no ha logrado aún formular una regla de derecho. No ha querido delegar una función esencialmente legislativa en un órgano judicial, el cual, por otra parte, no podría dictar decisiones que obligasen a Estados que no fuesen partes en causa. Por estas razones, ha estimado que debería ser remitida la conferencia prevista.

## *Línea de base normal*

### *Artículo 4*

Sin perjuicio de lo que dispone el artículo 5 y de las disposiciones relativas a las bahías y a las islas, la anchura del mar territorial se medirá a partir de la faja de la bajamar que sigue la costa, tal como está indicado en las cartas marinas a gran escala oficialmente reconocidas por el Estado ribereño.

### *Comentario*

1) La Comisión ha considerado que, con arreglo al derecho internacional vigente, la extensión del mar territorial se cuenta, ya sea a partir de la línea de bajamar a lo largo de la costa, ya sea, cuando se presentan las circunstancias de que trata el artículo 5, a partir de líneas de base rectas, separándose de la faja de la bajamar. La Comisión ha interpretado en este sentido el fallo dictado por la Corte Internacional de Justicia el 10 de diciembre de 1951 en el litigio de las pesquerías entre el Reino Unido y Noruega<sup>11</sup>.

2) La expresión tradicional, "faja de la bajamar", puede tener distintos sentidos; existen varios criterios que, en la práctica de los Estados, sirven para determinarla. La Comisión considera que podría aceptarse como línea de base la faja de la bajamar tal como se indica en las cartas de servicio a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño de que se trate. La Comisión estima que no es de temer que la omisión de disposiciones detalladas como las preparadas por la Conferencia de Codificación de 1930 pueda inducir a los gobiernos a desplazar de una manera exagerada en sus cartas la faja de la bajamar.

## *Líneas de base rectas*

### *Artículo 5*

1. La línea de base puede separarse de la faja de la bajamar cuando las circunstancias impongan un régimen especial en razón de las profundas aberturas o hendiduras de la costa o en razón de islas situadas a proximidad inmediata de las costas. En estos casos, puede adoptarse como método la línea de base que una puntos apropiados de la costa. El trazado de esas líneas de base no puede apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa y las extensiones de mar situadas del lado de tierra de esas líneas han de estar suficientemente unidas a los dominios terrestres para estar sometidas al régimen de las aguas interiores. No obstante, se podrán tener en cuenta, cuando sea necesario, los intereses económicos propios de una región cuya realidad e importancia estén claramente demostradas por un largo uso. Las líneas de base no se trazarán hacia escollos o bajos que emerjan intermitentemente ni a partir de ellos.

2. El Estado ribereño está obligado a dar a las líneas de base rectas una publicidad suficiente.

3. Cuando el trazado de una línea de base recta produzca el efecto de encerrar como aguas interiores zonas que anteriormente se consideraban como parte de las aguas territoriales o de la alta mar, el Estado ribereño reconocerá un derecho de paso inocente, tal como se lo define en el artículo 15, a través de esas aguas, siempre que se las haya utilizado normalmente para la navegación internacional.

<sup>11</sup> *Cour Internationale de Justice, Recueil 1951*, pág. 116.

1) La Corte Internacional de Justicia opina que, si se trata de una costa profundamente recortada por hendiduras o entrantes o bordeada por un archipiélago, como por ejemplo el *Skjaegard* de Noruega, la línea de base no coincide con la faja de la bajamar y no puede obtenerse más que recurriendo a alguna construcción geométrica. A este respecto, la Corte dice lo siguiente:

"No se puede entonces persistir en presentar la línea de la faja de la bajamar como una norma que obligue a seguir la costa en todas sus sinuosidades. Tampoco se pueden considerar como excepciones a la regla las muy numerosas excepciones que obligarían a hacer los accidentes de una costa tan sinuosa, pues en tal caso las excepciones anularían la regla. Es el conjunto de la costa lo que reclama la aplicación de un método distinto: el de la línea de base que se separe en una medida razonable de la línea física de la costa . . .

"El principio de que la cintura de las aguas territoriales ha de seguir la dirección general de la costa permite fijar ciertos criterios, válidos para cualquier delimitación territorial, que se exponen más adelante. La Corte se limita aquí a hacer constar que, para aplicar este principio, varios Estados han creído necesario seguir el método de las líneas de base rectas y que no han tropezado con una oposición de principio por parte de los demás Estados. Este método consiste en escoger puntos adecuados en la línea de la faja de la bajamar y unirlos por medio de líneas rectas. Se ha procedido así no sólo para las bahías bien definidas, sino también para las curvas menores de la costa, cuando no se trataba más que de dar una forma más sencilla a la faja de las aguas territoriales"<sup>12</sup>.

2) La Comisión ha interpretado el fallo de la Corte, que en lo que se refiere a esta cuestión fué dictado por una mayoría de 10 votos contra 2, como la expresión del derecho vigente; por ello, se ha inspirado en él al redactar este artículo. Consideraba, no obstante, que ciertas reglas preconizadas por los expertos reunidos en La Haya en 1953 (véase la introducción al capítulo II, párrafo 19) podrían contribuir a precisar de una manera adecuada los criterios adoptados por la Corte. Por esta razón, en el sexto período de sesiones, que tuvo lugar en 1954, había insertado estas reglas complementarias en el párrafo 2 del artículo.

"En general, la máxima longitud admisible para una línea de base recta será de 10 millas. Estas líneas de base podrán trazarse, en los casos previstos en el párrafo 1, entre promontorios de la costa o entre un promontorio y una isla situada a menos de cinco millas de la costa o entre islas situadas a menos de cinco millas de la costa. Sin embargo, podrán trazarse líneas de base rectas más largas siempre que ningún punto de esas líneas esté situado a más de cinco millas de la costa. No se trazarán líneas de base desde los escollos y bajos que emergen intermitentemente ni en dirección de éstos"<sup>13</sup>.

3) Algunos gobiernos se han opuesto a ese segundo párrafo. La longitud máxima de 10 millas para las líneas de base y la distancia máxima de cinco millas de la costa les parecía arbitraria. Además, no creían que estuvieran de acuerdo con la decisión de la Corte. Algunos miembros de la Comisión, contestando a estas críticas, han hecho observar que la Comisión ha formulado estas disposiciones en vista de su aplicación "en general" y que

era siempre posible separarse de ellas si las circunstancias especiales lo justificaban. Según estos miembros, los criterios de la Corte no eran bastante precisos para poder prestarse a una aplicación general. De todos modos, en el séptimo período de sesiones, que tuvo lugar en 1955, la mayoría de la Comisión, después de estudiar de nuevo esta cuestión, decidió suprimir el párrafo 2, para que la solución preconizada en el párrafo 1 no fuera demasiado automática. Sólo fué conservada la última frase que se añadió al párrafo 1.

4) En este mismo período de sesiones, la Comisión realizó algunos cambios que tendían a armonizar aún más ese texto con el fallo que la Corte había dictado en el litigio de las pesquerías antes mencionado. Sobre todo, ha insertado en la primera frase las palabras "o cuando lo justifique la existencia de intereses económicos peculiares de una región, cuya realidad e importancia esté demostrada por un largo uso"<sup>14</sup>. Algunos gobiernos, en sus observaciones al texto de 1955, declararon que no podían aceptar que se insertase en la primera frase del artículo la expresión "intereses económicos". A su juicio esta referencia a los intereses económicos se fundaba en una interpretación equivocada del fallo de la Corte. Los intereses que el fallo tomaba en consideración sólo se examinaban teniendo en cuenta factores históricos y geográficos y no debían constituir por sí solos una justificación. Sería preciso que la aplicación del sistema de líneas de base rectas estuviese justificada en principio por otras razones para que consideraciones económicas puramente locales pudiesen justificar que fuesen trazadas de una cierta manera.

5) Aunque esta interpretación del fallo de la Corte no fué compartida por todos los miembros de la Comisión, la gran mayoría de ellos, en el octavo período de sesiones, ha hecho suya esta concepción y el artículo ha sido modificado en este sentido.

6) Se ha planteado la cuestión de si hay que reconocer, a través de las aguas que, por la aplicación del sistema de las líneas de base rectas quedan transformadas en aguas interiores, un derecho de paso de la misma manera que en el mar territorial. Formulada de un modo tan general, esta tesis no ha sido aprobada por la mayoría de la Comisión. La Comisión ha estado, sin embargo, dispuesta a reconocer que en el caso de que un Estado quiera proceder a una nueva delimitación de su mar territorial aplicando el principio de las líneas de base rectas, englobando así en sus aguas interiores partes de la alta mar o del mar territorial que hasta entonces hubiesen constituido aguas de paso para la navegación internacional, las otras naciones no podrán ser privadas del derecho de paso a través de esas aguas. El párrafo 3 de este artículo tiene por objeto salvaguardar este derecho.

7) Las líneas de base rectas no pueden ser trazadas más que entre puntos situados en el territorio del mismo Estado. Un acuerdo entre dos Estados en virtud del cual pudiesen ser trazadas líneas de base a lo largo de la costa, uniendo puntos situados en el territorio de distintos Estados, no podrá hacerse valer contra terceros Estados.

8) Las líneas de base rectas pueden ser trazadas hacia las islas que estén situadas en la proximidad inmediata de la costa, pero no hacia los escollos o bajos que emergen intermitentemente. No quiso admitirse para este fin más que las rocas o los bajos que están de manera permanente por encima del nivel del mar. De otra ma-

<sup>12</sup> *Ibid.*, págs. 129 y 130.

<sup>13</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, noveno período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2693)*, pág. 15.

<sup>14</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, noveno período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2934)*, pág. 17.

nera, la distancia entre las líneas de base y la costa podría ser extendida en proporciones que rebasaran el propósito al que se aplica el método de las líneas de base rectas y, además, no sería posible durante la pleamar divisar los puntos de partida de las líneas.

## *Límite exterior del mar territorial*

### *Artículo 6*

El límite exterior del mar territorial está constituido por una línea, cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de la línea de base, a una distancia igual a la anchura del mar territorial.

### *Comentario*

1) Este es el sistema que según el grupo de expertos (véase la introducción al capítulo II, párrafo 17) era utilizado desde hacía largo tiempo. Su aplicación permite obtener una línea que, en las costas muy recortadas, se separa de la línea que sigue todas las sinuosidades de la costa. Es innegable que esta última línea constituiría a menudo un trazado tan tortuoso que resultaría inutilizable para la navegación.

2) La línea cuyos puntos están todos a una distancia de T millas del punto más próximo de la costa (siendo T la anchura del mar territorial) puede ser obtenida trazando una serie continua de arcos de círculo con un radio de T millas, que tengan sus centros en todos los puntos de la línea de la costa. El límite exterior del mar territorial estará formado por las partes de los arcos de círculo más adelantados en el mar. Si se trata de una costa sumamente recortada, esta línea, aunque ondulante, será menos tortuosa que la que sigue todas las sinuosidades de la costa, porque los círculos trazados desde los puntos de la costa donde ésta es más recortada no tendrán, por lo general, ninguna influencia sobre el trazado de la línea exterior de los arcos de círculo del lado del mar. Si se trata de una costa recta o de una costa en que se siga el sistema de las líneas de base rectas, el método de los arcos de círculo conduce al mismo resultado que el de una línea estrictamente paralela.

3) La Comisión considera que hay que recomendar el método de los arcos de círculo porque puede facilitar la orientación de los navegantes. En todo caso, la Comisión estima que los Estados han de tener la facultad de servirse de este método sin correr el riesgo de que se les acuse de haber infringido el derecho internacional por el hecho de que el trazado de la línea no siga todas las sinuosidades de la costa.

## *Bahías*

### *Artículo 7*

1. A los efectos de estos artículos, una bahía es toda hendidura bien determinada cuya penetración tierra adentro en relación con la anchura de su boca es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de la costa. La hendidura no se considerará, sin embargo, como una bahía si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha hendidura. Si la bahía tiene más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las líneas que cierran todas las entradas. La superficie de las islas situadas dentro de una bahía estará comprendida en la superficie total de ésta.

2. Las aguas de una bahía que tienen un solo Estado ribereño estarán consideradas como aguas interiores si la línea trazada a través de su boca no excede de 15 millas a partir de la faja de la bajamar.

3. Si la entrada de la bahía tiene una anchura superior a 15 millas, la línea de demarcación se trazará en el interior de la bahía y en el lugar en que la anchura de ésta no exceda de 15 millas. Cuando sea posible trazar varias líneas de una longitud de 15 millas, será preferida la que encierre dentro de la bahía la mayor superficie de agua.

4. Las disposiciones anteriores no se aplicarán a las bahías llamadas "históricas" ni tampoco en los casos en que sea aplicable el sistema de las líneas de base rectas establecido en el artículo 5.

### *Comentario*

1) El párrafo 1, tomado del informe del grupo de expertos anteriormente mencionado, fija las condiciones que tiene que llenar una hendidura o una inflexión de la costa para poder ser considerada como una bahía. Con ello, la Comisión ha llenado la laguna señalada ya por la Conferencia de La Haya para la codificación del derecho internacional de 1930, y sobre la cual la Corte Internacional de Justicia había llamado otra vez la atención en el fallo que dictó en el litigio de las pesquerías. Era necesario precisarlo así para evitar que con el pretexto de aplicar el régimen de las bahías, se introdujera el sistema de las líneas de base rectas en costas cuya configuración no lo justificase.

2) Si por haber islas, la hendidura cuyo carácter de "bahía" se ha de determinar, tiene más de una entrada, se considerará como anchura de la bahía la suma de las líneas que cierran todas las entradas. Mediante esta disposición, la Comisión ha querido indicar que la presencia de islas a la entrada de una hendidura le da un carácter de unión más estrecha al territorio, lo que puede justificar que se modifique la proporción entre la anchura y la profundidad de la hendidura. En este caso, hay que considerar como bahías las hendiduras que, si no hubiera islas en su boca, no llenarían las condiciones requeridas. De todos modos, no se puede considerar que las islas situadas delante de una bahía "cierran" la bahía, si la ruta marítima ordinaria pasa por ellas del lado de la bahía.

3) La Comisión se ha ocupado mucho de determinar en qué condiciones las aguas de una bahía han de poder ser consideradas como aguas interiores. La mayoría de la Comisión ha opinado que no era posible contentarse con decretar que por la profundidad de la penetración de la bahía en el país o por cualquier otro aspecto de su configuración las aguas habían de estar íntimamente unidas a los dominios terrestres. A este criterio le falta precisión jurídica.

4) La mayoría de la Comisión ha opinado que es necesario delimitar numéricamente la línea de demarcación y que no era posible contentarse con una limitación basada en consideraciones geográficas o de otra naturaleza, que sería necesariamente vaga. Ha creído, sin embargo, que era posible ir más allá de 10 millas. Sin querer establecer ninguna relación directa entre la longitud de la línea de demarcación y la anchura del mar territorial — relación a la que se opusieron categóricamente algunos de sus miembros — la Comisión ha creído necesario tener en cuenta en cierta medida las tendencias que quieren ampliar la anchura del mar territorial me-

dante la prolongación de la línea de demarcación en las bahías. Por vía de ensayo, en el séptimo período de sesiones, se propuso una extensión de 25 millas; de esta manera, la longitud de la línea de demarcación sería ligeramente superior al doble del límite del mar territorial declarado admisible en el párrafo 2 del artículo 3. Teniendo en cuenta que, por una parte, ese artículo no se refiere a las bahías llamadas "históricas", algunas de las cuales exceden de 25 millas y que, por otra parte, la disposición del párrafo 1 del presente artículo, que trata de las características de las bahías, es suficiente para impedir cualquier abuso, se puede suponer que se aceptará con más facilidad la prolongación de la línea de demarcación que la ampliación del mar territorial en general. La mayoría de la Comisión, en el séptimo período de sesiones, rechazó una proposición encaminada a fijar la longitud de la línea de demarcación en el doble de la anchura del mar territorial. La rechazó sobre todo porque consideró esta delimitación inaceptable para los Estados que han fijado la anchura del mar territorial en tres o cuatro millas. En el octavo período de sesiones la Comisión ha estudiado de nuevo esta cuestión a base de las respuestas de los gobiernos. La propuesta de extender la línea de demarcación a 25 millas había encontrado muy poco apoyo; un cierto número de gobiernos había declarado que esta extensión era, a su juicio, excesiva. La mayoría de la Comisión ha decidido reducir la anchura de 25 millas, propuesta en 1955, a 15 millas. Sin dejar de reconocer que una línea de 10 millas ha sido aceptada por varios gobiernos y ha sido consagrada por varias convenciones internacionales, la Comisión ha tenido en cuenta el hecho de que el origen de la línea de las 10 millas remonta a una época en que la fijación de la anchura del mar territorial en tres millas estaba mucho más generalizada que hoy. Teniendo en cuenta las tendencias a aumentar la anchura del mar territorial, la mayoría de la Comisión ha creído que extender la línea de demarcación hasta 15 millas estaría justificado y sería suficiente.

5) Si la anchura de la boca de la bahía es superior a 15 millas, la línea de demarcación se trazará en el interior de la bahía y en el lugar más próximo del mar territorial donde la anchura no exceda de esa distancia. Cuando sea posible trazar varias líneas de una longitud de 15 millas será preferida la línea de demarcación que encierre dentro de la bahía la mayor superficie de agua. Le ha parecido a la Comisión que otros métodos propuestos para determinar el trazado de esta línea, dan lugar a incertidumbres, que se evitarán siguiendo el método antes indicado, propuesto por el grupo de expertos.

6) El párrafo 4 señala que las disposiciones anteriores no son aplicables a las "bahías históricas".

7) La Comisión ha creído que debía limitarse a proponer reglas aplicables a las bahías que tienen un solo Estado ribereño. En cuanto a las demás, la Comisión no dispone de datos suficientes sobre la frecuencia de estos casos ni sobre las disposiciones que se les aplican.

### **Puertos**

#### **Artículo 8**

A los efectos de la delimitación del mar territorial, las instalaciones permanentes más adentradas en el mar que forman parte integrante del sistema portuario se considerarán como parte de la costa.

#### **Comentario**

1) Las aguas de un puerto, hasta una línea trazada entre las instalaciones más avanzadas en el mar consti-

tuyen aguas interiores del Estado ribereño. Este proyecto no contiene disposiciones sobre el régimen de los puertos puesto que se ocupa sólo del mar territorial y de la alta mar.

2) Las construcciones permanentes situadas en las costas y que se prolongan en el mar, como los malecones, rompeolas y diques están asimiladas a las instalaciones portuarias.

3) Si estas construcciones alcanzan una longitud excesiva (por ejemplo una escollera que se prolongue varios kilómetros en el mar), se plantea la cuestión de si el presente artículo les podrá ser aún aplicado o si no valdría más en este caso recurrir al sistema de las zonas de seguridad previsto en el artículo 71 para las instalaciones de la plataforma continental. Como este caso no se presenta sino muy raramente, la Comisión, aunque desee llamar la atención sobre él, no ha considerado necesario tomar ninguna actitud.

### **Radas**

#### **Artículo 9**

Las radas utilizadas normalmente para la carga, descarga y fondeadero de buques que, de otro modo, estarían situadas, en todo o en parte, fuera del trazado general del límite exterior del mar territorial, estarán comprendidas en el mar territorial. El Estado ribereño ha de dar publicidad en forma adecuada a la delimitación de esas radas.

#### **Comentario**

Este artículo está tomado, en cuanto al fondo, del texto de la Conferencia de Codificación de 1930. A pesar de algunas opiniones disidentes, la Comisión ha considerado que no había que asimilar las radas, situadas fuera del límite del mar territorial, a las aguas interiores. Aun reconociendo que el Estado ribereño ha de poder ejercer sobre la rada derechos especiales de fiscalización y policía, la Comisión ha creído excesivo considerar esas aguas como aguas interiores, porque ello podría conducir a que se prohibiese en ellas el paso inocente. La Comisión ha opinado que los derechos del Estado están suficientemente protegidos reconociendo que estas aguas forman parte del mar territorial.

### **Islas**

#### **Artículo 10**

Cada isla tiene su propio mar territorial. Una isla es una extensión de tierra rodeada de agua que normalmente se encuentra de un modo permanente sobre la línea de la pleamar.

#### **Comentario**

1) Este artículo se aplica tanto a las islas situadas en alta mar como a las situadas en el mar territorial. Para estas últimas, el mar territorial que les es propio coincidirá parcialmente con el mar territorial de la costa. La presencia de la isla producirá un saliente en el trazado del límite exterior del mar territorial de la costa. Se puede expresar la misma idea diciendo que las islas, total o parcialmente situadas en el mar territorial, serán tomadas en consideración para determinar el límite exterior del mar territorial.

2) Para que una isla sea considerada como tal es condición esencial que esté constituida por una extensión de

tierra rodeada de agua que, salvo en circunstancias anormales, se encuentre permanentemente sobre el nivel de la marea alta. No se considerarán como islas ni tendrán mar territorial propio:

i) Las elevaciones del suelo que no emergen más que a marea baja. Aun cuando sobre una de esas elevaciones se haya construido una instalación y que esta instalación (por ejemplo, un faro) se encuentre constantemente sobre el nivel de las aguas, el término "isla", tal como está definido en este artículo, no le puede ser aplicado;

ii) Las instalaciones técnicas construidas en el lecho del mar, como las instalaciones destinadas a la explotación de la plataforma continental (véase el artículo 71). La Comisión ha propuesto, sin embargo, que se reconozca una zona de seguridad alrededor de esas instalaciones, teniendo en cuenta su extrema vulnerabilidad. La Comisión no cree que para los faros se imponga una medida análoga.

3) La Comisión había propuesto insertar a continuación de este artículo una disposición referente a los grupos de islas. Del mismo modo que la Conferencia de La Haya para la Codificación del Derecho Internacional de 1930, la Comisión no ha logrado tampoco vencer las dificultades que presenta la realización de este propósito. El problema es singularmente complicado por los aspectos diversos que presenta en los diferentes archipiélagos. Han impedido que la Comisión se pronunciara sobre este punto, no sólo el desacuerdo que se ha manifestado sobre la delimitación del mar territorial sino también la falta de datos técnicos en esta materia. La Comisión reconoce la importancia de esta cuestión y abriga la esperanza de que una conferencia internacional, que se ocupe más tarde de estudiar las reglas propuestas, dedicará atención a este problema.

4) Para lo que conviniere, la Comisión hace observar que el artículo 5 puede ser aplicado a los grupos de islas que están situados frente a las costas.

#### *Escollos y bajos que quedan al descubierto intermitentemente*

##### *Artículo 11*

Los escollos y los bajos que quedan alternativamente cubiertos y al descubierto y están situados total o parcialmente dentro del mar territorial delimitado a partir de un continente o de una isla, podrán servir como puntos de partida para medir la extensión del mar territorial.

##### *Comentario*

1) Los escollos y bajos que quedan al descubierto intermitentemente y se hallan total o parcialmente dentro del mar territorial estarán asimilados a las islas. El trazado del mar territorial tendrá, pues, en cuenta la presencia de esos escollos que provocarán salientes en el trazado de la línea del mar territorial que se extiende frente a la costa. En cambio, cuando esos escollos y bajos que quedan al descubierto de un modo intermitente estén situados fuera del mar territorial, no tendrán mar territorial propio.

2) Se ha dicho que las disposiciones del artículo 5, según las cuales no se podrán trazar líneas de base rectas desde los escollos o bajos que emergen intermitentemente o en dirección de ellos, tal vez no sean compatibles con el presente artículo. La Comisión no ve ahí ninguna incompatibilidad. El hecho de que para determinar la anchura del mar territorial esos escollos y bajos sean

asimilados a las islas no supone que se les haya de considerar como islas en todos sentidos. En el comentario al artículo 5 se ha hecho ya observar que una asimilación en cuanto a las líneas de base rectas podría conducir, sobre todo cuando se trate de aguas poco profundas que bañen la costa, a extender la distancia entre las líneas de base y la costa en una proporción que podría ir mucho más allá de la finalidad que se persigue con la aplicación del sistema de las líneas de base rectas.

#### *Delimitación del mar territorial en los estrechos y entre costas situadas frente a frente*

##### *Artículo 12*

1. La delimitación de los mares territoriales entre dos Estados cuyas costas estén situadas frente a frente, a una distancia inferior a la extensión de las zonas de mar territorial adyacentes a las dos costas, se establecerá, salvo que circunstancias especiales justifiquen otra delimitación, siguiendo una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de esos Estados.

2. Cuando la distancia entre los dos Estados sea superior a las dos zonas de mar territorial, las aguas situadas entre esas dos zonas formarán parte de la alta mar. No obstante, si esta delimitación diera como resultado que una extensión de mar, cuya anchura no exceda de dos millas, quedara enclavada completamente en el mar territorial, esa zona podrá ser asimilada al mar territorial mediante acuerdo entre los Estados ribereños.

3. La primera frase del párrafo 2 de este artículo se aplicará en el caso en que las dos costas pertenezcan a un solo Estado ribereño. Si esta delimitación diera como resultado que una extensión de mar, cuya anchura no exceda de dos millas, quedara enclavada completamente en el mar territorial, el Estado ribereño podrá asimilar dicha zona a su mar territorial.

4. La línea de demarcación será trazada sobre las cartas a gran escala reconocidas oficialmente.

##### *Comentario*

1) El proyecto de 1955 contenía un artículo (12) titulado "Delimitación del mar territorial en los estrechos", y otro (14) titulado "Delimitación de los mares territoriales de dos Estados cuyas costas están situadas frente a frente". Se hizo observar con razón que era posible simplificar el texto refundiendo esos dos artículos en uno solo, ya que la delimitación de los mares territoriales en los estrechos no presenta, en general, problemas distintos de los de la delimitación de los mares situados entre las costas opuestas de dos Estados. Lo único que merece una atención especial, en esos estrechos, es el derecho de paso; la Comisión se ha ocupado de ello en el párrafo 4 del artículo 17.

2) La delimitación de los mares territoriales entre dos Estados cuyas costas están situadas frente a frente cuando se produce entre ellos un desacuerdo, era una de las principales tareas del Comité de Expertos que, a petición de la Comisión, se reunió en La Haya en abril de 1953. La Comisión ha hecho suyas las propuestas de los expertos (A/CN.4/61/Add.1) y las ha tomado como base del presente artículo. De todos modos, ha considerado que no era necesario entrar en demasiados detalles y que la regla había de tener una cierta elasticidad. Por este motivo, no ha tenido en cuenta ciertas cuestiones de



detalle previstas por los expertos. La Comisión se ha dado cuenta de que circunstancias especiales exigirán probablemente bastante a menudo que se efectúe una cierta desviación del trazado matemático de la línea media; ha creído útil, no obstante, adoptar el sistema de la línea media como el sistema que haya de servir de base para la delimitación.

3) Con la expresión "líneas de base", al final del párrafo 1, la Comisión ha intentado comprender lo mismo las líneas de base normales que las que se aplican con el sistema de las líneas de base rectas, adoptado para la costa de que se trata.

4) El segundo párrafo trata del caso en que porciones de la alta mar puedan hallarse enclavadas en los mares territoriales de los dos Estados. La Comisión ha entendido que no había ningún motivo para negar a esas partes del mar enclavadas — y que pueden tener una superficie bastante grande — el carácter de alta mar. No obstante, si se trata de porciones del mar de muy poca importancia, por razones prácticas, se las podría asimilar al mar territorial. Estas excepciones quedarían limitadas a las porciones de mar cuya anchura no fuese superior a una anchura que la Comisión, siguiendo el ejemplo de la Conferencia de 1930, ha fijado en dos millas, sin querer pretender con ello que existe ya una regla de derecho positivo en este punto.

5) Si las dos costas pertenecen al mismo Estado no habrá lugar a una "delimitación" de los mares territoriales más que si la distancia entre ellas es superior al doble de la anchura del mar territorial. La primera frase del párrafo 2 del artículo será entonces aplicable. En este último caso la cuestión de los "enclavados" puede también plantearse. El enclavado puede entonces ser asimilado al mar territorial si no tiene más de dos millas de ancho.

6) La Comisión se da cuenta de que las reglas que ha formulado en los párrafos 2 y 3 no podrán ser aplicadas en todas las circunstancias. Es posible que se presenten casos en los que, ya sea en virtud de un derecho consuetudinario divergente, ya sea en virtud de convenciones internacionales, se imponga un régimen distinto para el mar situado entre las dos costas. Es posible que la zona de mar situada entre dos costas del mismo Estado presente el carácter de un mar interior sometido a un régimen especial. La Comisión no puede emprender el estudio de estos casos especiales; se ha de limitar a dictar los principios que, en general, podrían servir como punto de partida para la determinación del régimen jurídico de las zonas en cuestión.

7) La regla establecida en el presente artículo no da una solución para el caso en que los Estados situados frente a frente hayan adoptado una anchura diferente para sus mares territoriales. Mientras no se haya logrado un acuerdo sobre la anchura del mar territorial, los desacuerdos de esta naturaleza no podrán ser resueltos a base de reglas jurídicas; habrán de ser resueltos por medio de acuerdos amistosos entre las partes.

#### *Delimitación del mar territorial en la desembocadura de un río*

##### *Artículo 13*

1. Si un río desemboca en el mar sin formar un estuario, el mar territorial se medirá a partir de una línea trazada de un extremo a otro de su desembocadura.

2. Si un río desemboca en el mar a través de un estuario que tenga un solo Estado ribereño, se aplicará lo dispuesto en el artículo 7.

##### *Comentario*

Este artículo se ha tomado en lo esencial del informe de la Segunda Subcomisión de la Segunda Comisión de la Conferencia de La Haya para la codificación del derecho internacional, de 1930. En cuanto al segundo párrafo, la Comisión no dispone de los datos geográficos necesarios para decidir si esta disposición puede ser aplicada a todos los estuarios existentes.

#### *Delimitación de los mares territoriales de dos Estados limítrofes*

##### *Artículo 14*

1. La delimitación de los mares territoriales de dos Estados limítrofes se determinará por acuerdo entre esos Estados. A falta de acuerdo, y a menos que circunstancias especiales justifiquen otra delimitación, ésta se efectuará mediante la aplicación del principio de la equidistancia de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de los dos países.

2. Esta línea será trazada en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente.

##### *Comentario*

1) El caso de que se trata en este artículo podría ser resuelto de varias maneras.

2) En primer lugar, se podría prolongar mar adentro de la frontera terrestre hasta el límite extremo del mar territorial. Sólo es posible utilizar esta línea si la frontera terrestre corta la costa en ángulo recto; si el ángulo es agudo este sistema conduce a un resultado inaceptable.

3) Otra solución sería trazar una línea perpendicular a la costa en el punto en que la frontera terrestre llega al mar. Este procedimiento es criticable si la costa presenta una curva en la proximidad de ese punto. Si fuera así, la línea perpendicular podría encontrar la línea costera en otro punto.

4) Una tercera solución consistiría en aceptar como línea de demarcación el paralelo geográfico que pasa por el punto en que la frontera encuentra la costa. Este procedimiento no es tampoco aplicable en todos los casos.

5) Una cuarta solución sería trazar la línea perpendicularmente a la dirección general de la costa. Los Gobiernos de Noruega y de Suecia han llamado la atención sobre la sentencia arbitral de 23 de octubre de 1909 entre Noruega y Suecia, cuya exposición de motivos contiene la frase siguiente:

"La delimitación se ha de hacer trazando una línea perpendicular a la dirección general de la costa" (A/CN.4/71, pág. 17; A/CN.4/71/Add.1, pág. 2).

6) El Grupo de Expertos no consideró aceptable este último método para el trazado de la frontera. Opinaba que muchas veces sería imposible determinar la "dirección general de la costa", pues el resultado "depende de la escala de la carta que se utilice para ello y de la porción de costa que haya de servir para determinar esa dirección". Como el método de la línea perpendicular a la dirección general de la costa carece de precisión jurídica,

la mejor solución parece ser, pues, la de la línea media propuesta por el Grupo de Expertos. Esta línea se debería trazar, según el principio de la equidistancia de una y otra costa, desde el lugar donde termina la frontera. Utilizando este método, la línea de frontera coincidirá, si se trata de una recta, con la línea trazada perpendicularmente a la costa en el lugar en que la frontera terrestre llega al mar. Si se trata de una costa sinuosa o irregular, la línea tendrá en cuenta el trazado de la costa evitando al mismo tiempo las dificultades a que da lugar la determinación de la "dirección general de la costa".

7) La Comisión aceptó la opinión de los expertos. No obstante, como en el caso del artículo precedente, estima que la regla deberá aplicarse con mucha flexibilidad.

### SECCIÓN III. DERECHO DE PASO INOCENTE

1) Esta sección comprende cuatro subsecciones: Subsección A. Reglas generales; Subsección B. Buques mercantes; Subsección C. Buques del Estado que no sean buques de guerra; Subsección D. Buques de guerra. Las "reglas generales" de la subsección A son íntegramente aplicables a los buques mercantes (subsección B). Son aplicables a los buques de que tratan las subsecciones C y D con las reservas indicadas en esas subsecciones.

2) La Comisión desea advertir que esta sección, al igual que todas estas disposiciones, es aplicable únicamente en tiempo de paz. Ninguna de las disposiciones de la presente sección, menoscaba los derechos ni las obligaciones que, con arreglo a la Carta, tienen los Estados Miembros de las Naciones Unidas.

#### SUBSECCIÓN A. REGLAS GENERALES

##### *Significado del derecho de paso inocente*

###### *Artículo 15*

1. Salvo lo dispuesto en las presentes normas, los buques de cualquier nacionalidad gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial.

2. Se entiende por paso el hecho de navegar por el mar territorial, ya sea para atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores, ya sea para dirigirse hacia estas aguas, ya sea para dirigirse hacia la alta mar viniendo de ellas.

3. El paso es inocente cuando el buque no utiliza el mar territorial para cometer actos perjudiciales para la seguridad del Estado ribereño o contrarios a las presentes disposiciones o a otras disposiciones del derecho internacional.

4. El paso comprende eventualmente el derecho de detenerse y de fondear, pero sólo en la medida en que la detención y el hecho de fondear no sean más que incidentes normales de la navegación o le sean impuestos al buque por una arribada forzosa o por un peligro extremo.

5. Los buques submarinos tienen la obligación de pasar navegando por la superficie.

###### *Comentario*

1) Este artículo reconoce a los buques de todos los Estados, comprendidos los buques de pesca, el derecho de paso inocente por el mar territorial. Consagra un principio reconocido por el derecho internacional y afirmado por la Conferencia de Codificación de 1930.

2) Según el párrafo 2, el régimen general, preconizado para los buques que atraviesen el mar territorial es igualmente aplicable a los buques que se dirijan a un puerto o vengan de él. De todos modos, en estos últimos casos son necesarias algunas restricciones, las que están indicadas en los artículos 17 (párrafo 2), 20 (párrafo 2) y 21 (párrafo 3).

3) Para que ese derecho pueda ser reivindicado, es necesario que se trate efectivamente de un paso inocente. El paso no será inocente si el buque comete uno de los actos previstos en el párrafo 3. Este párrafo corresponde en sus líneas generales al que figuraba en el artículo 5 de la reglamentación propuesta por la Segunda Comisión de la Conferencia de Codificación de 1930. La Comisión ha creído que "los intereses fiscales del Estado" — expresión que, según las observaciones formuladas en 1930, ha de ser interpretada en un sentido muy amplio que comprenda todos los intereses aduaneros, así como las prohibiciones de importación, de exportación y de tránsito — podrían ser considerados como comprendidos en la expresión más general utilizada en el párrafo 3. Esta expresión comprende, entre otras, las cuestiones referentes a las aduanas y a la sanidad pública, así como los intereses enumerados en el comentario al artículo 18.

4) El párrafo 3 no contiene más que criterios generales, sin entrar en detalles. No había, pues, necesidad de mencionar el caso — sobre el que se ha llamado especialmente la atención — de que un buque utilice el mar territorial con el propósito deliberado de burlar la vigilancia de las importaciones o de las exportaciones o eludir los derechos de aduana del Estado ribereño ("hovering ships", "navires louches", buques que rondan). La Comisión cree, sin embargo, que un paso emprendido con ese propósito no puede ser considerado como inocente.

5) La disposición del párrafo 5, en la reglamentación de 1955, se insertaba en la Subsección relativa a los buques de guerra. Se ha pasado a la Subsección general para que sea también aplicable a los submarinos de comercio, si estos buques vuelven a ser utilizados.

##### *Deberes del Estado ribereño* *Artículo 16*

1. El Estado ribereño no ha de poner dificultades al paso inocente por el mar territorial. Está obligado a poner en práctica los medios de que disponga para asegurar dentro del mar territorial el respeto del paso inocente y a impedir que sus aguas sean utilizadas para realizar actos contrarios a los derechos de otros Estados.

2. El Estado ribereño está obligado a dar a conocer de una manera suficiente todos los peligros que, a su juicio, amenacen a la navegación.

###### *Comentario*

1) En este artículo la Comisión ha consagrado las normas reconocidas por la Corte Internacional de Justicia en su fallo del conflicto del Canal de Corfú, dictado el 9 de abril de 1949 entre el Reino Unido y Albania.

2) Las instalaciones destinadas a la explotación del suelo y del subsuelo del mar territorial no han de estar situadas en los canales ni en las rutas marítimas que forman parte del mar territorial y son indispensables para la navegación internacional, si entorpecen el paso inocente.



*Artículo 17*

1. El Estado ribereño puede tomar, en su mar territorial, las medidas necesarias para prevenir todo atentado a su seguridad y a aquellos de sus intereses que las presentes disposiciones y otras disposiciones del derecho internacional le autorizan a defender.

2. Respecto de los buques que se dirigen hacia las aguas interiores, el Estado ribereño tiene además el derecho de tomar las medidas necesarias para impedir cualquier infracción de las condiciones a que están sometidos dichos buques para poder penetrar en ellas.

3. El Estado ribereño puede suspender temporalmente y en determinados lugares de su mar territorial el ejercicio del derecho de paso si lo considera indispensable para la protección de los derechos establecidos en el párrafo primero. En este caso estará obligado a publicar la medida de suspensión.

4. El paso inocente de buques extranjeros no puede ser suspendido en los estrechos que por poner en comunicación dos partes de la alta mar, sirven normalmente para la navegación internacional.

*Comentario*

1) Este artículo reconoce al Estado ribereño el derecho de comprobar, llegado el caso, el carácter inocente del paso y de tomar las medidas necesarias para prevenir todo atentado a su seguridad y a aquellos de sus intereses que las presentes disposiciones y las demás disposiciones del derecho internacional le autorizan a defender. La Segunda Comisión de la Conferencia de Codificación de 1930 se había servido, a este respecto, de la expresión "orden público". La Comisión ha preferido una redacción donde no figure esta expresión, que puede ser interpretada de diversas maneras.

2) En casos excepcionales, puede ser permitida una suspensión temporal del derecho de paso, por razones imperiosas que se refieran a la seguridad general. Aunque sea posible afirmar que esta facultad estaba ya implícita en la disposición del párrafo 1 de este artículo, la Comisión ha considerado útil mencionarla expresamente en un tercer párrafo, que pone de relieve que sólo puede tratarse de una suspensión temporal y limitada a lugares determinados. La Comisión estima que este artículo enuncia el derecho internacional en vigor.

3) La Comisión ha incluido, además, una prohibición absoluta de dificultar el paso de los estrechos que sirven para poner en comunicación dos partes de la alta mar. La expresión "los estrechos que, por poner en comunicación dos partes de la alta mar sirven normalmente para la navegación internacional", ha sido inspirada por la decisión de la Corte Internacional de Justicia en el litigio del Canal de Corfú. De todos modos, la Comisión ha creído que estaría de acuerdo con el fallo de la Corte añadir la palabra "normalmente" después de la palabra "sirven".

4) Se ha planteado la cuestión de cuál ha de ser la naturaleza jurídica de los estrechos que forman parte del mar territorial de uno o de varios Estados, y que constituyen la única vía de acceso a un puerto perteneciente a otro Estado. La Comisión opina que este caso podría ser asimilado al de una bahía cuyo fondo y cuyas comunicaciones con la alta mar pertenecen a Estados distintos. Como la Comisión ha creído que debía limitarse a proponer reglas aplicables a las bahías que tienen

un solo Estado ribereño, ha dejado aparte el examen del mencionado caso.

*Deberes de los buques extranjeros durante el paso*

*Artículo 18*

Los buques extranjeros que utilizan el derecho de paso deberán someterse a las leyes y a los reglamentos promulgados por el Estado ribereño de conformidad con las presentes disposiciones y con las demás normas del derecho internacional, y especialmente con las leyes y los reglamentos relativos a los transportes y a la navegación.

*Comentario*

1) El derecho internacional ha reconocido desde hace tiempo al Estado ribereño el derecho de promulgar, en interés general de la navegación, reglamentos especiales aplicables a los buques que ejerzan el derecho de paso por el mar territorial.

2) Los buques que entran en el mar territorial de un Estado extranjero continuúan sometidos a la jurisdicción del Estado cuya bandera enarbolar. Sin embargo, el hecho de que se encuentren en unas aguas sometidas a la soberanía de otro Estado restringe en cierto modo la competencia exclusiva del Estado del pabellón. Los buques han de someterse a las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con las presentes reglas y con las demás reglas del derecho internacional, especialmente las que se refieren a los transportes y a la navegación. La Comisión, en su séptimo período de sesiones, había creído útil citar como ejemplo las siguientes:

a) La seguridad del tránsito y la conservación de los pasos y las balizas;

b) La protección de las aguas del Estado ribereño contra la contaminación a que pueden estar expuestas por causa de los buques;

c) La conservación de los recursos vivos del mar;

d) Los derechos de pesca, caza y otros derechos análogos pertenecientes al Estado ribereño;

e) Todo trabajo de carácter hidrográfico.

3) En el octavo período de sesiones se ha propuesto añadir a esta lista el porte de la bandera nacional, la utilización de la ruta prescrita para la navegación internacional y la observancia de los reglamentos referentes a la seguridad, así como de los reglamentos de aduanas y de sanidad. La Comisión ha considerado que esta enumeración, que no puede ser limitativa, tendría un carácter algo arbitrario y ha preferido mencionar esos casos en el comentario en vez de insertarlos en el artículo.

4) El artículo correspondiente, redactado por la Segunda Comisión de la Conferencia de 1930, contenía un segundo párrafo que decía así:

"Sin embargo, el Estado ribereño no puede establecer una discriminación entre los buques extranjeros de nacionalidades distintas, ni, salvo en lo que respecta a la pesca y a la caza, entre los buques nacionales y los extranjeros."

5) Si la Comisión ha suprimido este párrafo, no es porque no contenga una regla general consagrada por el derecho internacional. De todos modos, la Comisión estima que podrán presentarse algunos casos en los que los derechos especiales concedidos por un Estado a otro Estado determinado puedan estar plenamente justificados por las relaciones especiales que existan entre esos dos Estados, y, a falta de estipulaciones convencionales

en contra, no podrán ser invocados por otros Estados que soliciten el mismo trato. La Comisión prefiere, pues, dejar esta cuestión bajo el imperio de las reglas generales.

## SUBSECCIÓN B. BUQUES MERCANTES

### *Gravámenes impuestos a los buques extranjeros*

#### *Artículo 19*

1. No podrán imponerse gravámenes a los buques extranjeros por el solo hecho de su paso por el mar territorial.

2. No podrán imponerse gravámenes a un buque extranjero que pase por el mar territorial sino como remuneración de servicios determinados prestados a dicho buque.

#### *Comentario*

1) La finalidad de este artículo es la de prohibir gravámenes que corresponden a servicios generales prestados a la navegación (derecho de faro, de abalizamiento, etc.) y admitir sólo la remuneración de un servicio prestado especialmente al buque (derechos de práctico, de remolque, etc.).

2) Queda entendido que pueden ser reconocidos derechos especiales a este respecto por medio de convenciones internacionales.

3) Por regla general, esas tasas han de ser percibidas en condiciones de igualdad. Por razones análogas a las que han hecho que el párrafo de 1930 mencionado al final del comentario al artículo 18 no se haya insertado en este artículo, la Comisión no ha reproducido en el artículo 19 las palabras del artículo correspondiente de la Conferencia de 1930: "Esas tasas deberán imponerse en condiciones de igualdad".

4) Se ha propuesto añadir al párrafo 2 la siguiente cláusula: "Queda reservado al Estado ribereño el derecho de pedir y de obtener, con objeto de facilitar la percepción de las tasas, datos sobre la nacionalidad, el tonelaje, el destino y la procedencia de los buques que pasan por el mar territorial". La Comisión no ha querido insertar en el artículo una cláusula cuya aplicación desconsiderada podría dificultar mucho el paso de los buques. Pero la Comisión no puede desconocer que, en determinadas circunstancias, el Estado ribereño tendrá el derecho de pedir los datos mencionados. Todo entorpecimiento injustificado de la navegación ha de ser, sin embargo, evitado.

### *Detención practicada a bordo de un buque extranjero*

#### *Artículo 20*

1. El Estado ribereño no puede proceder, a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial, a la detención de personas ni a diligencias de instrucción ocasionadas por una infracción de carácter penal cometida a bordo de dicho buque durante su paso, más que en uno de los casos siguientes:

a) Si la infracción tiene consecuencias fuera del buque;

b) Si la infracción puede perturbar la paz del país o el orden en el mar territorial;

c) Si el capitán del buque o el cónsul del Estado cuyo pabellón enarbola han pedido la intervención de las autoridades locales.

2. Las disposiciones anteriores no afectan al derecho que tiene el Estado ribereño de proceder a las detenciones o a las diligencias de instrucción establecidas en su legislación, a bordo de un buque extranjero que se detenga en el mar territorial o que pase por dicho mar procedente de las aguas interiores.

3. Las autoridades locales deberán tener en cuenta los intereses de la navegación para decidir si han de proceder a la detención o de qué manera han de llevarla a cabo.

#### *Comentario*

1) Este artículo enumera los casos en que el Estado ribereño puede proceder a interrumpir el paso de un buque extranjero que atraviese su mar territorial, con el fin de detener a una persona o llevar a cabo una investigación relacionada con una infracción de carácter penal cometida a bordo del buque durante dicho paso. En tal caso puede surgir un conflicto de intereses: por una parte, el interés de la navegación, que se ha de entorpecer lo menos posible; por otra, el interés del Estado ribereño, que quiere aplicar su legislación penal en toda la extensión de su territorio. Salvando la competencia total que tiene el Estado ribereño de entregar los culpables a sus tribunales, si logran detenerlos, la facultad de proceder a la detención de las personas que se hallen a bordo de buques que simplemente atraviesan su mar territorial está limitada a los casos expresamente enumerados en este artículo.

2) El Estado ribereño no puede detener a un buque extranjero que atraviesa el mar territorial sin tocar las aguas interiores, por el solo hecho de que se halle a bordo de él una persona reclamada por la justicia del Estado ribereño a causa de un hecho punible cometido fuera del buque. Con mayor razón, una petición de extradición dirigida al Estado ribereño a causa de un delito cometido en el extranjero no puede considerarse como un motivo válido para la detención del buque.

3) Si se trata de un buque que se detiene en el mar territorial, corresponde a la legislación del Estado ribereño determinar su competencia en esta materia. Esta competencia será necesariamente más amplia que la que se ejerce respecto de los buques que sólo atraviesan el mar territorial a lo largo de la costa. Esto se aplica también a los buques que han tocado un puerto o que han salido de una vía navegable del Estado ribereño; las facultades de éste serán mayores si, por ejemplo, el buque ha entrado en un puerto y ha tenido relaciones con el territorio, ha tomado pasajeros, etc. Pero el Estado ribereño deberá procurar siempre entorpecer la navegación lo menos posible. Los inconvenientes ocasionados a la navegación por la interrupción de la travesía de un barco de gran porte que se hace a la mar, con motivo de la detención de una persona que ha cometido en tierra una infracción de poca gravedad, no se han de considerar como menos importantes que el interés del Estado en apoderarse del culpable. Por lo mismo, la justicia del Estado ribereño ha de abstenerse, en la medida de lo posible, de proceder a la detención de personas pertenecientes a la oficialidad o a la tripulación, cuya ausencia pudiera hacer imposible la continuación del viaje.

4) El artículo propuesto no intenta, pues, solucionar los conflictos de jurisdicción entre el Estado ribereño y el Estado cuya bandera enarbola el buque en materia de derecho penal, y en nada prejuzga sus respectivos derechos. La Comisión no ignora la utilidad de codificar el derecho relativo a estas materias. Reconoce sobre todo la

importancia de determinar el tribunal competente para entender en las causas criminales que puedan surgir como consecuencia de un abordaje en el mar territorial. El hecho de que la Comisión, siguiendo el ejemplo dado por la Conferencia de 1930, se haya abstenido de formular reglas concretas a este respecto obedece a que, a su juicio, en este dominio, que es extremadamente vasto, se impone una limitación a la labor de la Comisión. Otra razón por la cual la Comisión no se ha ocupado del abordaje es que, desde 1952, existe en esta materia una convención que no ha sido aún ratificada por un gran número de Estados, a saber, la "Convención internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia penal en materia de abordaje y otros incidentes de la navegación", firmada en Bruselas el 10 de mayo de 1952.

5) Se ha planteado la cuestión de si el Estado ribereño tiene el derecho de proceder a la detención cuando las consecuencias de la infracción sólo se extiendan al territorio del Estado de la bandera. La Comisión no ha querido hacer aquí una excepción a la regla del inciso a). Es indudable que, sobre todo en semejantes casos, el Estado ribereño ha de actuar con mucha circunspección, pero puede ocurrir que en esos casos la detención se haga también en interés del Estado de la bandera; no estaría, pues, justificado que se prohibiera la intervención del Estado ribereño.

6) Una detención que tenga por objeto la represión del tráfico ilícito de estupefacientes podrá estar justificada si se cumple la condición del inciso a).

#### *Detención de un buque para el ejercicio de la jurisdicción civil*

##### *Artículo 21*

1. El Estado ribereño no puede detener ni desviar de su ruta a un buque extranjero que pasa por el mar territorial, para ejercer su jurisdicción civil sobre una persona que se encuentre a bordo.

2. El Estado ribereño no puede poner en práctica, respecto de ese buque, medidas de ejecución ni medidas precautorias en materia civil, a no ser que se adopten en razón de obligaciones contraídas por dicho buque o de responsabilidades en que haya incurrido con motivo de la navegación a su paso por las aguas del Estado ribereño.

3. Las disposiciones del párrafo precedente no menoscaban el derecho del Estado ribereño de tomar las medidas de ejecución y las medidas precautorias en materia civil que permita su legislación, respecto de un buque extranjero que se detenga en el mar territorial o pase por él procedente de las aguas interiores.

##### *Comentario*

1) La Comisión ha seguido una regla análoga a la que rige el ejercicio de la jurisdicción penal. Si el buque no hace más que atravesar el mar territorial sin tocar las aguas interiores, el Estado ribereño no puede en ningún caso detenerlo para ejercer la jurisdicción civil contra una persona que se encuentre a bordo, ni el buque puede ser detenido ni apresado más que por hechos ocurridos en las aguas del Estado ribereño durante el viaje en curso, por ejemplo, un abordaje, un salvamento, etc., o a causa de obligaciones contraídas con motivo de la navegación.

2) Este artículo no pretende dar una solución general a los conflictos de jurisdicción entre el Estado ribereño y el Estado de la bandera del buque en materia de derecho

privado. Las cuestiones de esta índole habrán de ser resueltas según los principios generales del derecho internacional privado y no pueden ser examinadas por la Comisión en el presente informe. De aquí que no se traten en este artículo las cuestiones de competencia en materia de responsabilidad civil derivada de abordajes en el mar territorial.

3) En el sexto período de sesiones, la Comisión había insertado en este artículo una disposición referente al derecho del Estado ribereño de llevar a cabo, respecto de los buques que pasen por el mar territorial, medidas de ejecución o medidas precautorias en materia civil. Algunos gobiernos han indicado que había una discordancia entre las reglas aprobadas por la Comisión y las de la Convención de Bruselas de fecha 10 de mayo de 1952 para la unificación de ciertas reglas sobre el embargo preventivo de buques de navegación marítima. Esta Convención enumera un mayor número de casos en que se admite el embargo que el proyecto de la Comisión de 1954, que había seguido el ejemplo de la Conferencia de La Haya de 1930 para la Codificación del Derecho Internacional. La Comisión, en su séptimo período de sesiones, decidió adoptar las reglas de la Convención de Bruselas, no sólo porque en esta materia se impone la unificación, sino también porque las reglas de la Convención, posteriores a las de 1930, habían sido estudiadas y elaboradas con gran cuidado por los especialistas en derecho del mar de un gran número de Estados marítimos. Por esta razón, la Comisión se ha esforzado en poner este artículo en armonía con las prescripciones de la Convención de Bruselas.

4) La nueva redacción no ha satisfecho, sin embargo, a algunos gobiernos. Se ha hecho observar que si se quería extraer de esa Convención algunos breves pasajes para intentar resumirla en el proyecto de artículos, ello tendría más inconvenientes a causa de la falta de uniformidad que podría resultar entre los términos del resumen que se insertara en la reglamentación y la Convención misma, dada la imposibilidad de tratar toda materia de la Convención en la reglamentación. La Comisión ha reconocido lo acertado de esta observación. Algunos de sus miembros, además, han hecho notar que la Convención de Bruselas, reconociendo el derecho de embargo en muchos más casos que la Comisión en su proyecto de 1954, afectaba al paso inocente en una medida que no parecía justificada. Quizá la Convención de Bruselas, reglamentando el embargo dentro de la jurisdicción total del Estado, había dedicado más atención a los embargos practicados en los puertos que a los que pueden efectuarse durante el paso por el mar territorial. La mayoría de la Comisión ha estimado que convendría restablecer el texto de 1954. No ha creído oportuno dejar la cuestión en suspenso, como lo habían propuesto algunos de sus miembros, porque ha considerado que de esta manera la reglamentación propuesta presentaría una laguna lamentable y perjudicial para los intereses de la navegación internacional. Aun admitiendo que los autores de la Convención de Bruselas de 1952 hubiesen querido aumentar el número de los casos en que el Estado ribereño tiene el derecho de ejercer su jurisdicción civil respecto de buques extranjeros que no hacen más que pasar por el mar territorial sin entrar en ningún puerto, la existencia en esta materia de una reglamentación divergente no parece poder constituir un obstáculo para que se apruebe la mencionada disposición, teniendo en cuenta que la Convención de Bruselas no puede obligar más que a las partes contratantes en sus relaciones recíprocas.

5) Por el contrario, si se trata de un buque extranjero que se detenga en el mar territorial o que pasa por él procedente de las aguas interiores, los poderes del Estado ribereño son mucho más extendidos. Ese Estado tiene el derecho de tomar en este caso todas las medidas de ejecución y todas las medidas precautorias que permita su legislación nacional.

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

##### *Buques del Estado explotados con fines comerciales*

###### *Artículo 22*

Las disposiciones de las subsecciones A y B son igualmente aplicables a los buques del Estado explotados con fines comerciales.

###### *Comentario*

1) La Comisión se ha inspirado en las reglas de la Convención de Bruselas de 1926 sobre las inmunidades de los buques del Estado. Ha considerado que estas reglas corresponden a la práctica preponderante de los Estados y ha redactado el artículo 22 en este sentido.

2) Algunos miembros de la Comisión, que no pueden adherirse a las reglas de la Convención de Bruselas, se han opuesto a este artículo.

##### *Buques del Estado destinados a fines no comerciales*

###### *Artículo 23*

Las disposiciones de la subsección A son aplicables a los buques del Estado destinados a fines no comerciales.

###### *Comentario*

La cuestión de la aplicación de las disposiciones de la subsección I a los buques del Estado destinados a fines no comerciales queda en suspenso. Como la Comisión no se propone regular detalladamente en este momento la condición jurídica de esta clase de buques, ha dejado en suspenso la cuestión de si éstos han de ser asimilados, totalmente o en ciertos aspectos, a los buques de guerra. La Comisión ha seguido en este punto la Conferencia de La Haya para la codificación del derecho internacional, de 1930.

#### SUBSECCIÓN D. BUQUES DE GUERRA

##### *Paso*

###### *Artículo 24*

El Estado ribereño puede subordinar el paso de los buques de guerra por su mar territorial a una autorización o a una notificación previa. Normalmente, autorizará el paso inocente mientras se cumpla lo dispuesto en los artículos 17 y 18.

###### *Comentario*

1) La Comisión, en 1954, durante su sexto período de sesiones, consideraba que debía concederse el paso a los buques de guerra sin autorización ni notificación previas. Después de haber tenido conocimiento de las observaciones de algunos gobiernos y después de haber estu-

diado de nuevo esta materia, la Comisión, en su séptimo período de sesiones, que tuvo lugar en 1955, creyó que tenía que modificar este artículo para hacer resaltar el derecho que tiene el Estado ribereño de subordinar el derecho de paso de los buques de guerra por el mar territorial a una autorización o a una notificación previa. Si se exige una autorización previa, no deberá estar normalmente sometida a otras condiciones que las establecidas en los artículos 17 y 18. Es posible, no obstante, que en algunas partes del mar territorial o en determinadas circunstancias especiales, el Estado ribereño juzgue necesario limitar más rigurosamente el derecho de paso de los buques de guerra que el de los buques de comercio. El artículo de 1955 reconoce este derecho de una manera más clara que el texto de 1954.

2) La Comisión ha vuelto a estudiar esta materia en el octavo período de sesiones, teniendo en cuenta las observaciones de algunos gobiernos que han hecho notar que, en la práctica, el paso se realizaba sin trámite alguno y sin objeciones de los Estados ribereños. La mayoría de la Comisión no ha querido, sin embargo, modificar su punto de vista. Si es exacto que un gran número de Estados no exigen ninguna notificación ni autorización previas, la Comisión no puede menos de alegrarse de esta actitud que prueba un respeto digno de elogios del principio de la libertad de comunicaciones. Pero esto no implica que un Estado no tuviera el derecho de exigir esa notificación o esa autorización si juzgara necesario tomar esta medida de precaución. Admitiendo que el paso de buques de guerra a través del mar territorial de otro Estado pueda ser considerado por éste como una amenaza a su seguridad y dándose cuenta de que varios Estados exigen una notificación o una autorización previas, la Comisión no puede negar a los Estados el derecho de tomar esta medida. Pero mientras el Estado no haya promulgado — y publicado — una restricción al derecho de paso de los buques de guerra extranjeros a través de su mar territorial, estos buques podrán atravesar esas aguas sin notificación ni autorización previa, siempre que no entren en ningún puerto ni se detengan en ruta. En estos últimos casos — y salvo el de arribada forzosa — se exige siempre una autorización previa. La Comisión no ha creído necesario insertar una disposición expresa a este respecto, teniendo en cuenta que el párrafo 4 del artículo 15 se aplica también a los buques de guerra.

3) El derecho del Estado de limitar el paso es más restringido cuando se trata de los estrechos. La Corte Internacional de Justicia, en su fallo del 9 de abril de 1949 dictado en el asunto del Canal de Corfú, dice lo siguiente:

“A juicio de la Corte, está en general admitido, y es conforme a la costumbre internacional, que en tiempo de paz los Estados tienen el derecho de que sus buques de guerra naveguen por los estrechos que, a los efectos de la navegación internacional, comunican dos partes de la alta mar, sin que sea necesario obtener previamente la autorización del Estado ribereño, siempre que el paso sea inocente. A menos que una convención internacional disponga lo contrario, un Estado ribereño no tiene derecho a prohibir el paso por los estrechos en tiempo de paz.”<sup>15</sup>

4) La Comisión se inspiró en esta decisión de la Corte al insertar en el proyecto de 1955 un segundo párrafo, redactado así:

“No puede poner ninguna clase de obstáculos al paso de los estrechos que normalmente sirven para los

<sup>15</sup> Corte Internacional de Justicia, Recueil 1949, pág. 28.

finés de la navegación internacional, para poner en comunicación dos partes de la alta mar.”<sup>16</sup>

Durante el octavo período de sesiones, se ha hecho observar que este segundo párrafo era superfluo, ya que el cuarto párrafo del artículo 17, que forma parte de la subsección A, titulada “Reglas generales”, era aplicable a los buques de guerra. La mayoría de la Comisión hizo suyo el punto de vista de que el párrafo 2 del artículo de 1955 no era rigurosamente necesario. Al suprimirlo, la Comisión, queriendo evitar todo equívoco a este respecto, ha de declarar que el artículo 24, en relación con el párrafo 4 del artículo 17, ha de ser interpretado en el sentido de que el Estado ribereño no puede dificultar de ninguna manera el paso inocente de los buques de guerra en los estrechos que, poniendo en comunicación dos partes de la alta mar, sirven normalmente para la navegación internacional; en estos estrechos, el Estado ribereño no puede subordinar el paso de los buques de guerra a ninguna autorización o notificación previas.

5) Este artículo no menoscaba los derechos de los Estados que resultaren de una convención que regule el paso a través del estrecho a que dicha convención se refiera.

### *Inobservancia de las reglas*

#### *Artículo 25*

Cuando el buque de guerra no cumpla las disposiciones establecidas por el Estado ribereño para el paso por el mar territorial y no tenga en cuenta la invitación que se le haga de que las respete, el Estado ribereño podrá exigir que el buque salga del mar territorial.

#### *Comentario*

Este artículo indica al Estado ribereño el camino a seguir en caso de inobservancia de sus disposiciones.

## SEGUNDA PARTE

## LA ALTA MAR

### SECCIÓN I. RÉGIMEN GENERAL

#### *Definición de la alta mar*

##### *Artículo 26*

1. Se entenderá por “alta mar” la parte del mar no perteneciente al mar territorial, tal como se lo define en la Primera Parte, ni a las aguas interiores de un Estado.

2. Se considerarán como “aguas interiores” las aguas situadas dentro de la línea de base del mar territorial.

#### *Comentario*

1) Las aguas del mar pertenecen a la alta mar, al mar territorial o a las aguas interiores. En la parte del presente informe referente al mar territorial, la Comisión se ha esforzado en fijar los límites exteriores del mar territorial, indicando las líneas de base a partir de las cuales se habrá de medir el mar territorial. Las aguas situadas

hacia la parte de tierra de estas líneas de base son aguas interiores, en las cuales, a reserva de las disposiciones del derecho internacional que limitan el derecho del Estado — especialmente por lo que se refiere a los puertos y a las rutas marítimas internacionales — éste ejerce su soberanía del mismo modo que en su territorio.

2) Ciertas grandes extensiones de agua, completamente rodeadas de tierra firme, están indicadas a veces como “lagos” y a veces como “mares”. En este último caso, se trata de mares interiores a los que no es aplicable el régimen de alta mar. Cuando estas extensiones de agua comunican con la alta mar por un estrecho o brazo de mar, se considerarán como “mares interiores” si las costas, incluyendo las del brazo de mar que da acceso a la alta mar, pertenecen a un solo Estado. En caso contrario, se considerarán como alta mar. Estas normas podrán ser, no obstante, modificadas por razones históricas o por un acuerdo internacional.

### *Libertad de la alta mar*

#### *Artículo 27*

Estando la alta mar abierta a todas las naciones, ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de ella a su soberanía. La libertad de la alta mar comprenderá, entre otras:

- 1) La libertad de navegación;
- 2) La libertad de pesca;
- 3) La libertad de colocar cables y tuberías submarinos;
- 4) La libertad de volar sobre la alta mar.

#### *Comentario*

1) El principio de derecho internacional generalmente admitido de que la alta mar está abierta a todas las naciones domina toda la reglamentación de esta materia. Ningún Estado puede someter una parte cualquiera de la alta mar a su soberanía y ningún Estado puede, por consiguiente, ejercer su jurisdicción sobre ella. Los Estados están obligados a abstenerse de cualquier acto que pueda causar perjuicio al uso que los nacionales de otros Estados puedan hacer de la alta mar. En el presente artículo se menciona expresamente la libertad de volar sobre la alta mar porque la Comisión considera que es consecuencia directa del principio de la libertad del mar. La Comisión se ha abstenido, sin embargo, de formular normas sobre la navegación aérea porque la tarea que se ha impuesto en la etapa actual de su labor se limita a la codificación del derecho del mar.

2) La enumeración de las libertades de la alta mar que figura en el presente artículo no es restrictiva. La Comisión se ha limitado a enunciar cuatro de las libertades principales, pero no ignora que existen otras como la libertad de emprender en alta mar investigaciones científicas, que no está limitada más que por el principio general formulado en la tercera frase del párrafo primero del comentario. La Comisión no ha mencionado la libertad de explorar y de explotar el subsuelo de la alta mar. Ha considerado que, salvo cuando se trate de la explotación o de la exploración del suelo o del subsuelo de una plataforma continental (caso de que se ocupa la sección III), esta explotación no tiene aún una importancia práctica que justifique una reglamentación especial.

3) La Comisión no se ha pronunciado tampoco de un modo expreso sobre la libertad de emprender en alta mar experiencias con armas atómicas. Es aplicable a este respecto el principio general formulado en la tercera

<sup>16</sup> Documentos Oficiales de la Asamblea General, décimo período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2934), pág. 23.

frase del párrafo 1 de este comentario. La Comisión llama, además, la atención sobre los párrafos 2 y 3 del artículo 23 de este proyecto. No obstante, la Comisión no ha querido prejuzgar el resultado de los trabajos del Comité científico encargado de estudiar los efectos de las radiaciones atómicas, creado por la resolución 913 (X) de la Asamblea General, de 3 de diciembre de 1955.

4) El término "cables submarinos" no sólo comprende los cables telegráficos y telefónicos, sino también los cables de alta tensión.

5) Toda libertad, si se quiere que sea ejercida en interés de todos los que tienen derecho a gozar de ella, ha de estar reglamentada. Por ello, el derecho de la alta mar contiene un cierto número de reglas, consagradas en gran parte por el derecho internacional positivo, cuya finalidad no es limitar o restringir la libertad de la alta mar, sino garantizar su ejercicio en interés de la comunidad internacional en general. Entre esas reglas figuran especialmente:

i) El derecho de los Estados de ejercer su soberanía a bordo de los buques que enarbolan su bandera;

ii) El ejercicio de determinados derechos de policía;

iii) El derecho de los Estados relativo a la conservación de los recursos vivos de la alta mar;

iv) La creación por el Estado ribereño de una zona contigua a la costa para el ejercicio de ciertos derechos bien definidos;

v) Los derechos de los Estados ribereños en lo que concierne a la plataforma continental.

6) Estos puntos constituyen el objeto de estos artículos.

#### SUBSECCIÓN A. NAVEGACIÓN

##### *Derecho de navegación*

###### *Artículo 28*

**Todos los Estados tienen el derecho de hacer navegar en alta mar los buques que enarbolan su bandera.**

###### *Comentario*

Véanse los comentarios a los artículos 29 y 30.

##### *Nacionalidad de los buques*

###### *Artículo 29*

1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. No obstante, para que el carácter nacional del buque sea reconocido por los demás Estados, deberá existir una relación auténtica entre el Estado y el buque.

2. El derecho de un buque mercante a enarbolar la bandera de un Estado se probará mediante documentos expedidos por las autoridades de ese Estado.

###### *Comentario*

1) Cada Estado fija las condiciones a que estará sometido el abanderamiento de los buques. Está fuera de duda que el Estado goza de una libertad completa cuando se trata de buques que le pertenecen o que pertenecen a una

compañía nacionalizada. En cuanto a los demás buques, el Estado debe imponerse ciertas restricciones. Al igual que para la concesión de la nacionalidad a las personas, es necesario, en esta materia, que la legislación nacional no se aleje demasiado de los principios adoptados por la mayoría de los Estados y que pueden ser considerados como parte del derecho internacional. Sólo así la libertad reconocida a los Estados no dará lugar a abusos ni a fricciones con otros Estados. En cuanto al elemento nacional necesario para autorizar el abanderamiento del buque, es posible una gran variedad de modalidades, pero hay que garantizar un mínimo de elemento nacional.

2) Inspirándose en estas ideas, el Instituto de Derecho Internacional adoptó ya en 1896 ciertas normas referentes a la concesión de la bandera. La Comisión, en su séptimo período de sesiones, ha creído conveniente aceptarlas con ligeras modificaciones, dándose cuenta de todos modos de que para lograr los resultados prácticos deseados, los Estados, al introducir esas normas en su legislación, habrán de dictar disposiciones más detalladas.

3) En su octavo período de sesiones, la Comisión, después de haber examinado las observaciones de los gobiernos, ha creído conveniente abandonar este punto de vista. Ha llegado a la conclusión de que los criterios que había formulado no servían para lograr el objetivo que se había propuesto. La práctica seguida por los Estados es demasiado divergente para poder ser reglamentada por unos pocos criterios aprobados por la Comisión. Una reglamentación de esta naturaleza dejaría necesariamente sin resolver numerosos problemas y no podría prevenir los abusos. Por esta razón, la Comisión ha estimado conveniente limitarse a enunciar el principio rector siguiente: para que el carácter nacional del buque sea reconocido por los demás Estados ha de existir una relación auténtica entre el buque y el Estado cuya bandera enarbola. La Comisión cree que no es posible indicar más detalladamente cómo se ha de manifestar esta relación. Esta falta de precisión ha hecho dudar a algunos miembros de la Comisión de la oportunidad de incluir esta disposición. La mayoría de la Comisión ha preferido, no obstante, tener un criterio, aunque sea vago, que no tener ninguno. Aunque dejando en este punto una gran libertad a los Estados, se ha querido indicar que la concesión de la bandera a un buque no ha de tener el carácter de un puro trámite administrativo que no garantice de modo alguno la dependencia efectiva del buque frente al nuevo Estado. La jurisdicción del Estado sobre los buques, y la vigilancia que ha de ejercer con arreglo a lo dispuesto en el artículo 34 de este proyecto, sólo podrán ser efectivas si entre el Estado y el buque existen de hecho otras relaciones que las derivadas de la simple inscripción en el registro o de la concesión de la patente de navegación.

4) Se ha añadido el segundo párrafo a fin de que en todo momento los buques puedan probar su nacionalidad.

5) Se ha planteado la cuestión de si conviene reconocer a las Naciones Unidas y quizá también a otros organismos internacionales el derecho de hacer navegar buques exclusivamente bajo sus banderas respectivas. La Comisión ha reconocido toda la importancia de esta cuestión. Es evidente que los Estados Miembros respetarán la protección ejercida por las Naciones Unidas sobre un buque cuando un órgano competente le haya autorizado a enarbolar esa bandera. Pero no es posible dejar de reconocer que el régimen jurídico del Estado a que pertenece la bandera se aplicará al buque autorizado para enarbolarla. En este sentido, la bandera de las Naciones Unidas o la de cualquier otro organismo internacional no puede ser asimilada a la de un Estado. La Comisión había



encargado al Relator especial que le presentara un informe sobre este punto. En este informe (A/CN.4/103) el Relator propone que se tomen en consideración las medidas siguientes:

a) Los Estados Miembros de las Naciones Unidas reconocen una inscripción especial de las Naciones Unidas que da al buque el derecho de enarbolar la bandera de las Naciones Unidas y de gozar de la protección especial de la Organización;

b) Se autoriza al Secretario General de las Naciones Unidas para concluir, cuando sea del caso, con uno o varios Estados Miembros un acuerdo especial estipulando que estos Estados autorizan a los buques de que se trate a enarbolar su bandera junto con la de las Naciones Unidas;

c) Los Estados Miembros de las Naciones Unidas se comprometen mediante un acuerdo general a declarar que su legislación es aplicable a los buques respecto de los cuales hayan concluido un acuerdo especial con el Secretario General, como se dispone en el inciso b), y a asimilar dichos buques a sus propios buques, siempre que ello sea compatible con los intereses de las Naciones Unidas;

d) Los Estados Miembros de las Naciones Unidas declaran en el mismo acuerdo general que reconocen los acuerdos especiales concertados entre el Secretario General y otros Estados Miembros de las Naciones Unidas, previstos en el inciso b), y extienden a las Naciones Unidas la aplicación de todos los acuerdos internacionales referentes a la navegación en que son partes.

6) La Comisión, después de discutir estas propuestas, se limita a tomar nota de ellas. Teniendo en cuenta la diversidad de los problemas que plantea esta cuestión, la Comisión no ha podido pronunciarse. Ha incluido, de todos modos, estas propuestas en su informe porque considera que son elementos útiles para un estudio posterior de este problema.

### *Régimen jurídico del buque*

#### *Artículo 30*

Los buques navegarán con la bandera de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de un modo expreso en los tratados internacionales o en los presentes artículos, estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. No se podrá efectuar ningún cambio de bandera durante un viaje ni en una escala, excepto como resultado de un cambio efectivo en la propiedad o en el registro.

#### *Comentario*

1) La ausencia de toda autoridad sobre los buques que navegan en alta mar conduciría al caos. Uno de los complementos más necesarios del principio de la libertad del mar es que el buque ha de enarbolar la bandera de un solo Estado y ha de estar sometido a su jurisdicción.

2) En ciertos casos, se han atribuido derechos de policía a los buques de guerra frente a buques extranjeros. Algunos de estos casos han sido reglamentados en tratados internacionales, sin que pueda considerarse que las disposiciones que contienen forman ya parte del derecho internacional general. De esos derechos se han incorporado al presente proyecto de artículos los que están reconocidos en derecho internacional (artículos 43, 46 y 47).

3) 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 Comi-

sión 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.

### *Buques que navegan bajo dos banderas*

#### *Artículo 31*

El buque que navegue bajo las banderas de dos o más Estados, utilizándolas a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado como buque sin nacionalidad.

#### *Comentario*

1) La doble nacionalidad de un buque podría dar lugar a graves abusos cuando el buque, durante el mismo viaje, se sirviera de una u otra bandera según sus necesidades. Esta práctica es inadmisibles. Una fuerte corriente de opinión reconoce a los Estados terceros el derecho de considerar que el buque que navega bajo dos banderas no posee legalmente ninguna nacionalidad. Dados los grandes inconvenientes que esta "apatridia" tendría para el buque, esta sanción contribuirá en gran medida a impedir que los buques naveguen bajo dos banderas, e incitará a los interesados a tomar las disposiciones necesarias para legalizar esta situación anormal. Por estas razones, la Comisión ha aprobado esta regla.

2) La Comisión ha estudiado también si convenía insertar algunas estipulaciones sobre los derechos y obligaciones de los Estados respecto de la transferencia del abanderamiento. Ha estimado que una reglamentación así plantearía problemas bastante complicados, que saldrían de los límites que se ha trazado en esta primera tentativa de codificación del derecho del mar.

### *Inmunidad de los buques de guerra*

#### *Artículo 32*

1. Los buques de guerra que naveguen en alta mar gozarán de una inmunidad completa de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera.

2. A los efectos de estos artículos, se entiende por buques de guerra los que pertenecen a la marina de guerra de un Estado y llevan los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad. El comandante del buque ha de estar al servicio del Estado y su nombre ha de figurar en el escalafón de oficiales de la armada. La tripulación ha de estar sometida a la disciplina militar.

#### *Comentario*

Este principio es generalmente aceptado en derecho internacional. La definición de buque de guerra se basa en los artículos 3 y 4 de la Convención de La Haya de 18 de octubre de 1907, relativa a la transformación de buques mercantes en buques de guerra.

### *Inmunidad de otros buques del Estado*

#### *Artículo 33*

A los efectos del ejercicio de la jurisdicción en alta mar por parte de cualquier Estado que no sea el de

la bandera, quedan asimilados a los buques de guerra, y tendrán la misma inmunidad que ellos, los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él, y destinados exclusivamente a un servicio oficial, comercial o no comercial.

#### *Comentario*

1) La Comisión se ha planteado la cuestión de si los buques destinados al servicio comercial de un gobierno, y que navegan en alta mar, podían gozar, en cuanto al ejercicio de poderes por parte de otros Estados, de las mismas inmunidades que los buques de guerra, y ha contestado afirmativamente a esta pregunta. Aun dándose cuenta de las objeciones que suscita el reconocimiento de la inmunidad de los buques mercantes destinados a un servicio gubernamental, y que dieron por resultado que se les negase ese derecho en la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas referentes a las inmunidades de los buques del Estado, firmada en Bruselas el 10 de abril de 1926, la Comisión ha creído que para la navegación en alta mar no había razones suficientes para no conceder a los buques del Estado, destinados a un servicio comercial del gobierno, la misma inmunidad que a los demás buques del Estado. La Comisión hace notar que la asimilación que establece el artículo 33 se refiere sólo a la inmunidad de los buques frente a los poderes ejercidos por otros Estados, y que no se trata de otorgar a buques que no son de guerra el derecho de ejercer, respecto a otros buques, funciones de policía que, según el derecho internacional, sólo tienen los buques de guerra.

2) A fin de evitar que los buques de que se trata sean detenidos por buques de guerra que ignoren su carácter especial, sería oportuno que los Estados fijaran de común acuerdo los signos exteriores con que se habría de distinguir el carácter especial de esos buques.

#### *Seguridad de la navegación*

##### *Artículo 34*

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

a) La utilización de las señales, el mantenimiento de las comunicaciones y la prevención de los abordajes;

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

c) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad del buque.

2. Al dictar estas disposiciones, los Estados tendrán en cuenta las normas aceptadas internacionalmente. Tomarán las medidas necesarias para garantizar la observancia de dichas disposiciones.

#### *Comentario*

1) En el proyecto de 1955 la Comisión se limitó, por lo que se refiere a la seguridad de la navegación marítima, a insertar en el artículo 9 reglas para las señales y la prevención de los abordajes. Se ha indicado que existen además otras normas de gran importancia para la seguridad de la navegación y se ha propuesto que este artículo se extienda también a estas materias. La Comisión ha reconocido que esta observación es justa. Las normas sobre la construcción y el equipo del buque, sus

condiciones de navegabilidad y las condiciones de trabajo de la tripulación pueden contribuir en gran medida a la seguridad de la navegación. Las críticas contra el traspaso de buques bajo otra bandera se han acentuado a menudo por el hecho de que en el país de la nueva bandera no hubiese reglas ni una inspección efectiva para su aplicación. Por esta razón, la Comisión ha considerado útil incluir en este artículo disposiciones de esta naturaleza.

2) Se trata de una materia de carácter técnico que la Comisión no puede reglamentar en detalle, por lo cual se ha limitado a formular principios generales.

3) Al dictar normas sobre la utilización de señales y para la prevención de los abordajes, los Estados se han de abstener de prescribir señales y normas que estén en contradicción con las aplicadas generalmente y que puedan por ello prestarse a confusión. Donde la confusión no es de temer, podrían, si acaso, admitirse ciertas divergencias. Por lo que se refiere a la construcción, al equipo del buque y a sus condiciones de navegabilidad, las opiniones son casi unánimes. En cuanto a las condiciones de trabajo razonables, la Comisión se remite a los convenios elaborados bajo los auspicios de la Organización Internacional del Trabajo.

4) En el séptimo período de sesiones, la Comisión opinó que, por lo que toca a la protección de la vida humana en el mar, los intereses de los Estados se medirían por el número de personas que se hallen a bordo de sus buques y que el tonelaje del buque parecía ser el mejor criterio a este respecto. Pero en el octavo período de sesiones, la mayoría de la Comisión ha preferido emplear una expresión más general y hablar de "normas aceptadas internacionalmente". En esta expresión están comprendidas también las normas que son el resultado de una cooperación internacional, sin que hayan de estar necesariamente sancionadas por tratados oficiales. Esto ocurre, sobre todo, en cuanto a las señales.

#### *Competencia penal en caso de abordaje*

##### *Artículo 35*

1. En caso de abordaje o de cualquier otro accidente de navegación ocurrido a un buque en alta mar, que pueda entrañar una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque, las acciones penales y disciplinarias contra esas personas sólo se podrán ejercer ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera enarbolaba el buque o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales.

2. No podrá ser ordenado ningún embargo ni retención sobre el buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado cuya bandera enarbola el buque.

#### *Comentario*

1) La Comisión creyó conveniente dejar a un lado, por el momento, los problemas de derecho internacional privado suscitados por la cuestión del abordaje. Estimó, sin embargo, que convenía determinar el tribunal competente para entender en las causas criminales a que un abordaje pueda dar lugar. Después de haberse dictado la sentencia de la Corte Permanente de Justicia Internacional de 7 de septiembre de 1927, sobre el caso del *Lotus*, la Comisión ha creído que tenía que pronunciarse sobre este punto. Dicha sentencia, decidida por el voto de cali-



dad del Presidente después de una votación de 6 votos contra 6, fué objeto de muchas críticas y produjo graves inquietudes en los círculos marítimos internacionales. Una conferencia diplomática, reunida en Bruselas en 1952, se manifestó en desacuerdo con las conclusiones de dicha sentencia. La Comisión ha hecho suyas las decisiones de la Conferencia, consagradas por la Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas de competencia penal en materia de abordaje y otros incidentes de la navegación, firmada en Bruselas el 10 de mayo de 1952. La Comisión se ha inspirado en el deseo de proteger a los buques y a su personal contra el riesgo de ser perseguidos criminalmente ante tribunales extranjeros, en caso de abordaje ocurrido en alta mar, lo que podría dificultar, de una manera inaceptable, la navegación internacional. En ese supuesto, la acción penal sólo se podrá ejercer ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera enarbolaría el buque en que servían las personas en cuestión, o ante los tribunales del Estado de que dichas personas sean nacionales. Con esta última adición, y haciendo suya la opinión de la Conferencia de Bruselas, la Comisión ha querido facilitar que los Estados puedan tomar medidas penales o disciplinarias contra sus nacionales que sirven a bordo de buques extranjeros y hayan sido acusados de haber causado abordajes. Algunos Estados desean, en estos casos, poder proceder contra sus súbditos para retirarles las cartillas y certificados que les hayan entregado. Sólo el Estado que ha expedido estos documentos tiene competencia para retirarlos o para suspenderlos.

2) El deterioro causado a un cable submarino telegráfico o telefónico, a un cable submarino de alta tensión o a una tubería (véase el artículo 62) podrá ser considerado como un "accidente de navegación" previsto en el párrafo 1 de este artículo.

### *Obligación de prestar auxilio*

#### *Artículo 36*

Los Estados deberán obligar a los capitanes de los buques que naveguen bajo su bandera a que, siempre que puedan hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación y sus pasajeros:

a) Presten auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;

b) Se dirijan a toda velocidad a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepan que necesitan socorro y siempre que tengan una posibilidad razonable de hacerlo;

c) En caso de abordaje, presten auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros, y, en la medida de lo posible, comuniquen al otro buque el nombre del suyo, el puerto de inscripción y el puerto más próximo en que hará escala.

#### *Comentario*

La Comisión estima oportuno afirmar el deber que tienen los buques de prestar asistencia a cualquiera que se encuentre en peligro en alta mar. La Comisión ha utilizado las fórmulas empleadas en el artículo XI de la Convención de Bruselas del 23 de septiembre de 1910 para la unificación de ciertas reglas en materia de ayuda y salvamento marítimos, las del artículo 8 de la Convención de la misma fecha para la unificación de ciertas reglas referentes al abordaje y las de la regla del artículo 10 del capítulo V de las reglas anexas a la Convención Internacional para la Protección de la Vida Humana en

el Mar, de 10 de junio de 1948. La Comisión opina que el artículo, tal como está redactado, constituye una expresión del derecho internacional vigente.

### *Trata de esclavos*

#### *Artículo 37*

Todo Estado estará obligado a tomar medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados a enarbolar su bandera y para impedir que con ese propósito se usurpe su bandera. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su bandera, quedará libre *ipso facto*.

#### *Comentario*

El derecho internacional reconoce en general que los Estados tienen el deber de impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados a enarbolar su bandera. El Acta General de Bruselas del 2 de julio de 1890 dispone que todo esclavo que se refugie en un buque mercante quedará libre. La Comisión ha hecho más amplia la redacción de este artículo para que no queden excluidos los buques del Estado que no sean buques de guerra.

### *Piratería*

#### *Artículo 38*

Todos los Estados deberán cooperar en toda la medida de lo posible a la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.

#### *Comentario*

1) Para elaborar los artículos sobre la piratería, la Comisión pudo contar con la valiosa ayuda que le proporcionaban las investigaciones de la *Harvard Law School*, que dieron lugar a un proyecto de convención de 19 artículos acompañados de comentarios, elaborado en 1932 bajo la dirección del profesor Joseph Bingham. La Comisión se ha adherido en general a las conclusiones a que llegaron esas investigaciones.

2) Todo Estado que pudiendo tomar medidas contra los piratas dejara de hacerlo, faltaría a un deber que le impone el derecho internacional. Es natural, sin embargo, que se deje a ese Estado una cierta laxitud para decidir, en cada caso particular, las medidas que haya de tomar.

#### *Artículo 39*

Constituirán actos de piratería los enumerados a continuación:

1) Todo acto ilegítimo de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:

a) Contra un buque en alta mar o contra personas o bienes a bordo de dicho buque;

b) Contra buques, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

2) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.

3) Toda acción que tenga por objeto incitar a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 del presente artículo c se emprenda para facilitarlos.

#### Comentario

1) Respecto de las características esenciales de la piratería, la Comisión ha tenido que pronunciarse sobre algunos puntos controvertidos. La Comisión opina:

i) Que no hace falta la intención de lucro (*animus furandi*); los actos de piratería pueden estar inspirados no sólo por el deseo de lucro, sino por sentimientos de odio o de venganza;

ii) Que los hechos han de ser perpetrados con un propósito personal;

iii) Que, salvo en el caso previsto en el artículo 40, sólo puede cometer actos de piratería un buque privado y nunca un buque de guerra ni otro buque del Estado;

iv) Que los actos de piratería sólo pueden cometerse en alta mar o en un lugar situado fuera de la jurisdicción territorial de un Estado, y que no se pueden cometer en el territorio de un Estado ni en su mar territorial;

v) Que los actos de piratería no sólo pueden ser cometidos por buques en alta mar, sino también por aeronaves, siempre que vayan dirigidos contra buques en alta mar;

vi) Que los actos cometidos a bordo de un buque por la tripulación o por los pasajeros, y dirigidos contra el buque, contra las personas o contra los bienes que en él se encuentren, no podrán ser considerados como actos de piratería.

2) Por lo que se refiere al punto iii), la Comisión no ignora que hay algunos tratados, especialmente el de Nyon del 14 de septiembre de 1937, que condenan los ataques efectuados por submarinos contra buques mercantes a despecho de las leyes de la humanidad, y los califican de actos de piratería. La Comisión opina, no obstante, que esos tratados no debilitan la autoridad del principio en virtud del cual los actos de piratería sólo pueden ser cometidos por buques privados. Dada la inmunidad que los buques de guerra pueden oponer a toda ingerencia por parte de otros buques, la detención de los buques de guerra por sospecha de piratería podría entrañar las más graves consecuencias. La Comisión opina también que asimilar los actos ilegales cometidos por los buques de guerra a los actos de piratería sería perjudicial para los intereses de la comunidad internacional. A la Comisión no le ha sido posible aceptar el punto de vista de algunos de sus miembros, que consideraban el principio enunciado en el Tratado de Nyon como la consagración de un nuevo derecho en vías de formación. En particular, las cuestiones que se plantean con motivo de actos cometidos por buques de guerra al servicio de gobiernos rivales enfrentados en una guerra civil son demasiado complejas para que se atribuya a todos los Estados un derecho de carácter general — y con mayor motivo una obligación — de reprimir, como actos de piratería, los actos perpetrados por los buques de guerra de las partes en pugna como un medio necesario para consolidar el orden y la seguridad en alta mar.

3) En cuanto al punto iv), la Comisión, a pesar de algunas opiniones disidentes, opina que cuando el ataque tenga lugar en el territorio de un Estado, incluido su mar territorial, habrá que aplicar la regla general en virtud de la cual corresponde al Estado perjudicado tomar las medidas necesarias para la represión de los actos cometidos en su territorio. La Comisión sigue aquí también la opinión de la mayoría de los autores.

4) Al considerar como “actos de piratería” los cometidos en un lugar situado fuera de la jurisdicción de todo Estado, la Comisión ha tenido en cuenta, en primer lugar, los actos cometidos por un buque o una aeronave en una isla que sea *terra nullius* o en la costa de un territorio no ocupado por nadie. La Comisión no ha querido, de todos modos, excluir los actos cometidos por aeronaves en el interior de un territorio no ocupado más vasto, porque ha querido evitar que actos de esta naturaleza, cometidos en territorios que no pertenezcan a nadie, dejen de caer bajo el imperio de una legislación penal.

5) En cuanto al punto v), la Comisión estima que los actos perpetrados en el aire por una aeronave contra otra aeronave no pueden ser considerados como actos de piratería; en todo caso, esos actos salen del marco del presente proyecto de artículos. La Comisión opina, de todos modos, que los actos cometidos por una aeronave pirata contra un buque en alta mar, podrán ser asimilados a actos cometidos por un buque pirata.

6) El punto de vista adoptado por la Comisión en lo tocante al punto vi) coincide con la opinión de la mayoría de los autores. Incluso si los amotinados pretenden apoderarse del buque, sus actos no constituirán actos de piratería.

#### Artículo 40

Los actos de piratería definidos en el artículo 39 y perpetrados por un buque del Estado o una aeronave del Estado cuya tripulación amotinada se haya apoderado del buque o de la aeronave estarán asimilados a actos cometidos por un buque privado.

#### Comentario

Un buque del Estado o una aeronave del Estado que haya quedado en poder de su tripulación amotinada ha de ser asimilado a un buque privado. Los actos de la tripulación o de los pasajeros de dicho buque dirigidos contra otro buque podrán tener el carácter de actos de piratería. Es evidente que una vez reprimido el motín y restablecida la autoridad legítima, el artículo dejará de ser aplicable.

#### Artículo 41

Se consideran buques y aeronaves piratas los destinados, por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran, a cometer cualquiera de los actos previstos en el artículo 39. Se consideran también piratas los buques y aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos, mientras se encuentren bajo el mando efectivo de las personas culpables de esos actos.

#### Comentario

Este artículo tiene por objeto definir las expresiones “buque pirata” y “aeronave pirata” que se emplean en estos artículos. El simple hecho de que un buque navegue sin bandera no basta para darle el carácter de “buque pirata”. Cuando se trata de buques piratas se distinguen dos casos. Hay en primer lugar los buques destinados a cometer actos de piratería. En segundo lugar hay los buques culpables de haber cometido actos de esa naturaleza; estos buques podrán ser considerados como buques piratas mientras continúen en poder de las personas que han cometido esos actos.

Un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad, no obstante haberse convertido en buque o en aeronave pirata. La conservación y la pérdida de la nacionalidad se rigen por la ley del Estado que haya concedido la nacionalidad de origen.

*Comentario*

Se ha dicho que un buque, por el hecho de cometer actos de piratería, pierde su carácter nacional. La Comisión no comparte esta opinión. Estos actos entrañan las consecuencias previstas en el artículo 43. Aunque haya dejado de ser aplicable la regla de que el buque en alta mar sólo está sometido a la autoridad del Estado cuya bandera enarbola, el buque conserva, sin embargo, la nacionalidad de dicho Estado, y éste puede, a reserva de lo dispuesto en el artículo 43, aplicar al buque su legislación, de igual manera que a los demás buques que enarbolan su bandera. El buque pirata sólo será considerado como un buque sin nacionalidad cuando la legislación nacional del Estado considere la piratería como una causa de pérdida de la nacionalidad.

**Artículo 43**

Todo Estado puede apresar un buque o una aeronave pirata, o un buque capturado a consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo de dicho buque o aeronave en alta mar, o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. Los tribunales del Estado que haya efectuado la presa decidirán las penas que haya que imponer y las medidas que haya que tomar respecto de los buques, las aeronaves y los bienes, dejando a salvo los intereses legítimos de terceros de buena fe.

*Comentario*

Este artículo da a todos los Estados el derecho de apresar los buques piratas (así como los buques de los que se hayan apoderado piratas) y de hacerlos juzgar por sus tribunales. Ese derecho no puede ejercerse en un lugar que se encuentre bajo la jurisdicción de otro Estado. La Comisión no ha estimado necesario entrar en detalles sobre las penas que puedan imponerse ni sobre las demás medidas que puedan tomar los tribunales.

**Artículo 44**

Cuando un buque o una aeronave sea apresado por sospechas de piratería, sin fundamento suficiente, el Estado que lo haya apresado será responsable ante el Estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave de todo daño o pérdida causados con la captura.

*Comentario*

Este artículo sanciona la detención injustificada de buques sospechosos de piratería. La sanción es aplicable a los casos de captura previstos en el artículo 43 y a todos los actos de ingerencia cometidos por sospecha de piratería, de que trata el artículo 46. (Véase a este respecto el comentario al artículo 46).

**Artículo 45**

Sólo los buques de guerra y las aeronaves militares podrán llevar a cabo detenciones por causa de piratería.

1) La acción del Estado contra buques sospechosos de dedicarse a la piratería se ha de ejercer con mucha cautela para evitar incidentes entre los Estados. Por este motivo conviene no reconocer ese derecho más que a los buques de guerra, ya que los demás buques del Estado no ofrecen las mismas garantías contra los abusos.

2) Es evidente que este artículo no es aplicable en el caso de que un buque mercante haya rechazado el ataque de un buque pirata y lo mantenga bajo su poder en ejercicio de su derecho de legítima defensa, para entregarlo a un buque de guerra o a las autoridades de un Estado ribereño. No se trata entonces de la detención prevista en este artículo.

**Derecho de visita y registro**

**Artículo 46**

1. Salvo cuando los actos de ingerencia se ejecuten en virtud de poderes concedidos por tratados, un buque de guerra que encuentre un buque mercante extranjero en alta mar no tiene derecho a efectuar en él ningún registro a menos que haya motivo fundado para creer:

- a) Que dicho buque se dedica a la piratería; o
- b) Que, hallándose el buque en zonas marítimas consideradas como sospechosas por los tratados internacionales que tienen por objeto la supresión de la trata de esclavos, se dedica a ella; o
- c) Que el buque tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque haya izado una bandera extranjera o se haya negado a izar bandera.

2. En los casos de los incisos a), b) y c), el buque de guerra podrá proceder a la comprobación de los documentos que autoricen el uso de la bandera. Para ello podrá enviar un bote al buque sospechoso, al mando de un oficial. Si aun después del examen de los documentos persistiesen las sospechas, podrá proceder a otro examen a bordo del buque, que deberá llevarse a efecto con todas las atenciones posibles.

3. Si las sospechas no resultaren fundadas, y siempre que el buque detenido no hubiere cometido ningún acto que las justifique, dicho buque tendrá derecho a ser indemnizado por todo daño y perjuicio sufridos.

*Comentario*

1) El principio de la libertad del mar exige que, en general, un buque mercante no pueda ser detenido en alta mar más que por buques de guerra que enarbolan su misma bandera. El derecho internacional admite, no obstante, algunas excepciones a esta regla. Se trata de casos en los que haya motivo serio para creer:

- i) Que dicho buque es un buque pirata;
- ii) Que el buque se dedica a la trata de esclavos. En este último caso, el derecho de visita y registro ha sido reconocido por los tratados referentes a la represión de la trata de esclavos, y especialmente por el Acta de Bruselas del 2 de julio de 1890. En virtud de ella, la trata de esclavos se asimila, para su represión, a la piratería, con la condición, no obstante, de que ese derecho no se podrá ejercer más que en ciertas zonas perfectamente delimitadas en los tratados. La Comisión ha considerado oportuno seguir este ejemplo para evitar que el ejercicio del derecho de control sirva de pretexto para el ejercicio

del derecho de visita y registro en lugares donde normalmente no se puede prever que se realice la trata de esclavos;

iii) Que el buque que oculta su verdadera nacionalidad es en realidad un buque que enarbola la misma bandera que el buque de guerra. En este caso se puede presumir que el buque ha cometido actos ilícitos, y se reconoce al buque de guerra el derecho de comprobar si sus sospechas son fundadas.

2) En estos tres casos, el buque de guerra está autorizado para pedir al buque sin bandera que ice su bandera. Si las sospechas persisten, el buque de guerra puede proceder al examen de la documentación. Para ello enviará un bote al buque sospechoso. Por regla general, el buque de guerra no puede exigir que el buque mercante le envíe un bote; no se puede imponer una obligación así a los buques mercantes y no hay que exponer inútilmente los libros de a bordo al peligro de perderse. Si el examen de los documentos del buque mercante no disipa las sospechas, se puede llevar a cabo un nuevo examen a bordo del buque. Este examen no deberá nunca ser utilizado para otros fines que los que hayan justificado la detención del buque. Por esta razón, la tripulación que se traslade a bordo del buque mercante deberá ir al mando de un oficial, responsable de la conducta de sus subordinados.

3) El Estado al que pertenece el buque de guerra deberá indemnizar al buque mercante por todo retraso causado por los actos del buque de guerra, no sólo cuando la detención tenga lugar sin motivo justificado, sino siempre que las sospechas no sean fundadas y el buque no haya cometido ningún acto propio para engendrarlas. Esta sanción severa parece estar justificada por la necesidad de evitar abusos en materia de derecho de visita y registro.

4) Se ha planteado la cuestión de si convenía reconocer también el derecho de visita y registro del buque cuando, en momentos de peligro inminente para la seguridad del Estado del buque de guerra, haya sospechas de que el buque mercante está cometiendo actos hostiles a ese Estado. La Comisión no se ha creído obligada a insertar una disposición de esta naturaleza, sobre todo por la razón de que la falta de precisión de las frases "peligro inminente" y "actos hostiles" se presta a abusos. La Comisión se remite en este punto a sus observaciones sobre la creación de una zona contigua como medida de seguridad.

## **Derecho de persecución**

### **Artículo 47**

1. El Estado ribereño podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando tenga motivos fundados para creer que ha cometido una infracción de sus leyes y reglamentos. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero se encuentre en las aguas interiores o en el mar territorial del Estado del buque perseguidor y podrá continuar fuera del mar territorial a condición de que no se haya interrumpido. No es necesario que el buque que da la orden de detenerse a un buque extranjero que navega por el mar territorial se encuentre también en él en el momento en que el buque interesado reciba dicha orden. Si el buque extranjero se encontrase en una zona contigua, tal como está definida en el artículo 66, la persecución no se podrá emprender más que por atentado a los derechos que la creación de dicha zona se proponía proteger.

2. El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido entre en el mar territorial del país a que pertenece o en el de una tercera potencia.

3. La persecución no se considerará comenzada hasta que el buque perseguidor haya comprobado, mediante marcaciones, medición de ángulos o por otros medios, que el buque perseguido o una de sus lanchas se encuentra dentro de los límites del mar territorial o, si es del caso, en la zona contigua. No podrá darse comienzo a la persecución mientras no se haya emitido la señal de detenerse, visual o auditiva, desde una distancia que permita al buque interesado oírlo o verlo.

4. El derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o por aeronaves militares o por otros buques o aeronaves destinados a un servicio público y especialmente autorizados para ello.

5. Cuando la persecución sea efectuada por una aeronave:

a) Las disposiciones de los párrafos 1 a 3 de este artículo se aplicarán *mutatis mutandis* a esta forma de persecución;

b) La aeronave que haya dado la orden de detención habrá de continuar activamente la persecución del buque hasta que un buque del Estado ribereño llamado por ella llegue y la continúe, salvo si la aeronave puede por sí sola detener al buque. Para justificar la visita y registro de un buque en alta mar no basta que la aeronave lo haya descubierto cometiendo una infracción, o que tenga sospechas de que la ha cometido, si no le ha dado la orden de detenerse y no ha emprendido la persecución.

6. Cuando el buque sea detenido en un lugar sometido a la jurisdicción de un Estado y escoltado hacia un puerto de este Estado a fin de ser examinado por las autoridades competentes, no se podrá exigir que sea puesto en libertad por el solo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una parte de la alta mar, si las circunstancias han impuesto dicha travesía.

## **Comentario**

1) En líneas generales, este artículo está basado en el artículo 11 del reglamento aprobado por la Segunda Comisión de la Conferencia de Codificación de La Haya de 1930. Se trata de un derecho que no es discutido en derecho internacional. Conviene sólo llamar la atención sobre ciertos detalles relativos a su ejercicio:

i) No es necesario que el buque que da la orden de detenerse a un buque extranjero que navega por el mar territorial, se encuentre también en dicho mar en el momento en que el buque extranjero recibe la orden de detenerse. Esta regla se aplica en la práctica cuando se trata de buques de inspección que por motivos de vigilancia navegan un poco por fuera del límite del mar territorial. Basta, pues, que el buque que comete la infracción se encuentre en el mar territorial en el momento en que comienza la persecución.

ii) La persecución ha de ser continua: una vez interrumpida, no se puede reanudar. En todo caso, el derecho de persecución cesa en el momento en que el buque perseguido entra en el mar territorial del país a que pertenece o en el de una tercera potencia.

iii) No se podrá considerar que ha comenzado la persecución hasta el momento en que el buque perseguidor se haya dado cuenta de la presencia del buque

extranjero en el mar territorial y le haya ordenado detenerse, dando la señal prescrita. Con objeto de evitar abusos, la Comisión no se ha contentado con un orden por radio, que puede ser dada desde una distancia ilimitada; las palabras "señal visual o auditiva" excluyen las señales emitidas a gran distancia y transmitidas por radio.

iv) El artículo se aplica igualmente al buque que, situándose fuera del mar territorial, realiza, por medio de sus lanchas, actos delictivos en dicho mar. La Comisión se ha negado de todos modos a asimilar a este caso el del buque que, encontrándose fuera del mar territorial, no emplea sus propios botes, sino otras embarcaciones.

2) Todas las normas arriba mencionadas se ajustan a las aprobadas por la Conferencia de La Haya. El artículo aprobado por la Comisión sólo en algunos puntos difiere del de 1930:

a) La Comisión, en su gran mayoría, cree que el derecho de persecución ha de ser reconocido también cuando el buque se encuentre en una zona contigua al mar territorial, siempre que la persecución se emprenda como consecuencia de un atentado a los derechos para cuya protección se estableció dicha zona. Por consiguiente, un Estado que haya establecido una zona contigua destinada a la vigilancia aduanera no podrá emprender la persecución de un barco de pesca, acusado de pesca ilegal en el mar territorial, si, al comenzar la persecución, el barco de pesca se encuentra ya en la zona contigua. Algunos miembros de la Comisión estiman que no se puede reconocer en ningún caso la persecución empezada cuando el buque se encuentra ya en la zona contigua, porque el Estado ribereño no ejerce en ella soberanía alguna. La mayoría de la Comisión no lo cree así. Admite, de todos modos, que se ha de tratar siempre de infracciones cometidas por el buque en las aguas interiores o en el mar territorial: los actos cometidos en la zona contigua no pueden crear un derecho de persecución a favor del Estado ribereño.

b) La Comisión ha querido indicar claramente que, de todos los buques, sólo los de guerra y los del Estado destinados a un servicio público y especialmente autorizados al efecto por el Estado cuya bandera enarbolan pueden ejercer el derecho de persecución. Es muy natural que los buques del servicio de aduanas y de la policía puedan ejercer ese derecho, pero no es admisible que los buques del Estado destinados, por ejemplo, al comercio, puedan también tener ese derecho.

c) El buque que detiene finalmente al buque perseguido no ha de ser necesariamente el mismo que ha empezado la persecución, con tal de que se haya unido a la persecución del buque y no le haya solamente interceptado el paso.

d) La Comisión ha tratado también del ejercicio del derecho de persecución de un buque ejercido por una aeronave. A pesar de la opinión disidente de algunos de sus miembros, cree en la legitimidad de esa práctica con tal de que las aeronaves se sometan a los principios que rigen el ejercicio de ese derecho por parte de los buques. A este fin, ha subordinado el ejercicio del derecho de las aeronaves de perseguir a los buques en alta mar y de detenerlos — si es del caso, en colaboración con un buque — a las condiciones enunciadas en el párrafo 5. Para que el ejercicio del derecho de persecución sea legítimo, es esencial que el buque perseguido haya recibido la orden de detenerse cuando se encontraba en el mar territorial o en la zona contigua. La aeronave ha de poder emitir para ello una señal visible

e inteligible. En lo que se refiere a las aeronaves es también necesario excluir las señales por radio.

e) Será conveniente que el buque o la aeronave marquen la posición del buque perseguido en el momento de empezar la persecución: dentro de lo posible han de señalar esa posición por medios físicos, por ejemplo, largando una boya.

f) La Comisión ha incluido en este artículo un caso que presenta cierta analogía con el derecho de persecución, y que por haberse presentado después de la Conferencia de 1930 había dado lugar a diferentes interpretaciones. Se trataba de saber si un buque perseguido y detenido en el mar territorial podía ser escoltado hacia un puerto del Estado del buque perseguidor, a través de la alta mar, cuando este paso por la alta mar fuese inevitable. La Comisión cree que no sería lógico reconocer el derecho del buque perseguidor de apresarse un buque en alta mar y de escoltarlo hacia un puerto a través de la alta mar, negando al mismo tiempo al buque del Estado el derecho de escoltar al buque apresado en el mar territorial hacia el puerto, a través de la alta mar, cuando por circunstancias especiales se vea obligado a salir del mar territorial para llegar al puerto.

## *Contaminación de la alta mar*

### *Artículo 48*

1. Todo Estado está obligado a dictar disposiciones para evitar la contaminación de las aguas por los hidrocarburos vertidos de los buques, desprendidos de las tuberías submarinas o producidos por la explotación del suelo y del subsuelo submarinos, teniendo en cuenta los acuerdos y convenios existentes en la materia.

2. Todo Estado está obligado a dictar disposiciones para evitar la contaminación del mar debida a la inmersión de desperdicios radioactivos.

3. Todos los Estados están obligados a colaborar en la elaboración de reglas que tiendan a evitar la contaminación del mar y del espacio aéreo superyacente resultante de experimentos o actividades con sustancias radioactivas o con otros agentes nocivos.

### *Comentario*

1) La contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos presenta graves inconvenientes: amenazas contra la vida de ciertas especies marinas, peces y aves; infección de los puertos y de las playas; peligro de incendio. Casi todos los Estados marítimos han elaborado una reglamentación para evitar que los hidrocarburos vertidos por los buques contaminen sus aguas interiores y su mar territorial; pero es evidente que estos reglamentos nacionales resultan insuficientes. Los productos petrolíferos evacuados en alta mar pueden ser arrastrados hacia las costas por las corrientes y los vientos. Todos los Estados deberán, pues, dictar disposiciones que los buques que naveguen bajo su bandera estén obligados a aplicar incluso en alta mar, y la observancia de estas disposiciones ha de ser vigilada. Es evidente que sólo una solución internacional puede ser eficaz. Una conferencia reunida en Londres con este fin elaboró la Convención Internacional de 1954 para la prevención de la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos. Esta Convención aún no ha entrado en vigor.

2) El artículo 48 afirma en primer lugar el deber de los Estados de dictar para sus buques reglas que éstos

habrán de observar incluso en alta mar. La contaminación también puede ser debida a escapes en las tuberías o a defectos de las instalaciones destinadas a la explotación del suelo y del subsuelo marinos. Las disposiciones del artículo 48 abarcan todos estos casos.

3) La inmersión de desperdicios radioactivos constituye una nueva causa de contaminación del mar. La Comisión ha estimado que esta inmersión, particularmente peligrosa para los peces y para los consumidores de pescado, ha de ser equiparada a la contaminación causada por los hidrocarburos.

4) Por último, la Comisión ha tratado de la contaminación del mar y del espacio aéreo situado sobre él como consecuencia de experimentos o de actividades efectuados con sustancias radioactivas o con otros agentes nocivos. A ese respecto, ha creído que, teniendo en cuenta los diferentes aspectos que presenta esta cuestión y las dificultades con que tropezaría toda tentativa de una prohibición general, tenía que limitarse a imponer a los Estados la obligación de colaborar en la elaboración de reglas convencionales encaminadas a evitar aquellas graves amenazas. Al aprobar este artículo, la Comisión no ha tenido, desde luego, en absoluto la intención de prejuzgar los resultados de los estudios del Comité Científico creado por la resolución 913 (X) de la Asamblea General, de fecha 3 de diciembre de 1955, y encargado de estudiar los efectos de las radiaciones atómicas.

#### SUBSECCIÓN B. PESCA

##### *Derecho de pesca*

##### *Artículo 49*

Todos los Estados tienen el derecho de que sus nacionales se dediquen a la pesca en alta mar, a reserva de sus obligaciones convencionales y de las disposiciones sobre la conservación de los recursos vivos de la alta mar que figuran en los artículos siguientes.

##### *Comentario*

1) Este artículo proclama el principio de la libertad de pesca en alta mar. La Comisión no ha admitido ninguna excepción a este principio en las zonas de la alta mar que cubren la plataforma continental, salvo en lo referente a las pesquerías fijas y a aquellas en que se emplean dispositivos plantados en el fondo del mar (véase el artículo 60). Tampoco ha reconocido la facultad de establecer una zona contigua a las costas, en la que la pesca pueda estar reservada a los nacionales del Estado ribereño. La libertad de los mares no impide, no obstante, que se dicten normas para la conservación de los recursos vivos de la alta mar, como preconiza la Comisión en los artículos 50 a 59. Además, los Estados pueden siempre concluir convenios para la reglamentación de la pesca, pero las obligaciones contractuales que de ellos resulten no obligarán más que a los Estados signatarios.

2) En los artículos 49, 51, 52, 53, 54 y 56, el término "nacionales" designa a los buques pesqueros, que tengan la nacionalidad del Estado en cuestión, independientemente de la nacionalidad de las tripulaciones.

##### *Conservación de los recursos vivos de la alta mar*

1) En el tercer período de sesiones, en 1951, la Comisión aprobó provisionalmente, bajo el título "Rique-

zas del mar", varios artículos relativos a la conservación de los recursos vivos del mar. Esta cuestión y la de la plataforma continental se habían estudiado al mismo tiempo, ya que ciertas pretensiones relativas a la soberanía sobre las aguas que cubren la plataforma continental están inspiradas, al menos en parte, en el deseo del Estado ribereño de proteger, de un modo eficaz, los recursos vivos del mar contiguo a sus costas.

2) En el quinto período de sesiones, en 1953, la Comisión estudió de nuevo los artículos aprobados en 1951, teniendo en cuenta las observaciones formuladas por varios gobiernos. La Comisión aprobó más tarde un proyecto de artículos que figura en el informe sobre la labor realizada en el quinto período de sesiones<sup>17</sup>.

3) Al aprobar estos artículos, la Comisión confirmaba las disposiciones del anteproyecto elaborado en 1951. Reconocía que el derecho vigente no protegía suficientemente la fauna marina contra una explotación abusiva o el exterminio. En ese informe se hacía observar que este estado de cosas constituía en primer lugar un peligro para la conservación de los recursos alimenticios del mundo. Además, al dejar desarmados al Estado ribereño o a los Estados directamente interesados ante la explotación abusiva y destructiva de los recursos marinos, llevada a cabo por los pescadores extranjeros, les induce a tomar medidas unilaterales de defensa, a veces contrarias a los principios del derecho vigente, porque conducen a la exclusión total de los nacionales de otros países.

4) Los artículos aprobados por la Comisión en 1953 trataban de resolver las dificultades de este estado de cosas. Si los nacionales de un Estado eran los únicos que se dedicaban a la pesca en esas regiones, ese Estado podía lograr plenamente su propósito tomando medidas legislativas apropiadas y obligando a cumplir esas disposiciones. Si los nacionales de varios Estados se dedicaban a la pesca en una región determinada, el acuerdo entre estos Estados era indispensable; por este motivo, el artículo 1 del proyecto de la Comisión disponía que los Estados adoptarían esas medidas de común acuerdo. El artículo 3 del proyecto estaba destinado a prevenir de una manera eficaz la eventualidad de que los Estados interesados no llegasen a un acuerdo. El artículo disponía que los Estados estarían obligados a reconocer el carácter obligatorio de toda reglamentación de la pesca en una región cualquiera de la alta mar, que un organismo internacional, creado dentro de la estructura de las Naciones Unidas, declarase indispensable para impedir una explotación abusiva de los recursos pesqueros de esa región.

5) La Asamblea General, en el noveno período de sesiones (resolución 900 (IX) del 14 de diciembre de 1954), reconoció toda la importancia que tiene la conservación de los recursos vivos del mar para la reglamentación del derecho del mar emprendida por la Comisión de Derecho Internacional. Decidió convocar, el 18 de abril de 1955, en Roma, en la sede de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, una conferencia técnica internacional encargada de estudiar los aspectos técnicos y científicos del problema de la conservación de los recursos vivos del mar. El informe de esta conferencia debía ser comunicado a la Comisión de Derecho Internacional "como nuevo elemento de juicio, de carácter técnico, para que lo tome en cuenta al estudiar las materias que deben ser

<sup>17</sup> Documentos Oficiales de la Asamblea General, octavo período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2456), párr. 94.



objeto de su informe final previsto en la resolución 899 (IX) de 14 de diciembre de 1954".

6) En su séptimo período de sesiones, en 1955, la Comisión de Derecho Internacional examinó con gran interés el informe de la Conferencia<sup>18</sup>. El Sr. García Amador, entonces Vicepresidente de la Comisión, que había representado al Gobierno de Cuba en la Conferencia de Roma, en la que ejerció las funciones de Presidente Adjunto, presentó a la Comisión un proyecto de artículos sobre la materia, precedido de un preámbulo, para reemplazar los artículos aprobados por la Comisión en 1953.

7) La Comisión sometió el proyecto a un detenido examen y creyó que podía aprobarlo en líneas generales, pero introduciendo en él algunas modificaciones.

8) El proyecto de artículos, tal como fué modificado, figura como anexo al capítulo II del informe sobre la labor realizada en el séptimo período de sesiones<sup>19</sup>. Iba precedido de un preámbulo redactado en los siguientes términos:

*"La Comisión de Derecho Internacional,*

*"Considerando:*

"1. Que el desarrollo de la técnica moderna en cuanto a los medios de explotación de los recursos vivos del mar expone algunos de estos recursos al peligro de ser desperdiciados, dañados o exterminados,

"2. Que, en consecuencia, es necesario que se tomen medidas tendientes a la conservación de dichos recursos cuando existan pruebas científicas suficientes para demostrar que la explotación de algunos de ellos puede traducirse en su desperdicio, daño o exterminio,

"3. Que la finalidad primordial de la conservación de los recursos vivos del mar consiste en conseguir el rendimiento óptimo constante, para asegurar un máximo abastecimiento de alimentos y otros productos de origen marino, en forma útil para la humanidad,

"4. Que al formularse programas de conservación, debe tenerse en cuenta el interés del Estado ribereño en el mantenimiento de la productividad de los recursos de alta mar contiguos a sus costas,

"5. Que la naturaleza y alcance de los problemas que suscita en la actualidad la conservación de los recursos vivos del mar sugieren la clara necesidad de que se resuelvan primordialmente sobre bases de cooperación internacional, mediante la acción concertada de todos los Estados interesados, y que el estudio de la experiencia de los últimos cincuenta años y el reconocimiento de la diversidad de sistemas ecológicos en que los programas de conservación deben ser aplicados, indican claramente que estos programas pueden llevarse a cabo con mayor eficacia sobre la base de regiones o de especies particulares,

*"Ha aprobado los artículos siguientes:"*

9) Los artículos se insertaron también con los números 25 a 33 en el proyecto relativo al régimen de alta mar aprobado por la Comisión en su séptimo período de sesiones. Los artículos 25, 26 y 27 reproducían en general los principios enunciados en los dos primeros artículos de 1953. La idea de un órgano internacional dotado de poder legislativo en esta materia no había

sido recogida: había sido sustituida por la del arbitraje obligatorio en caso de conflicto (artículo 31).

10) La Comisión había examinado ya desde el comienzo de sus actividades la cuestión de si la situación especial del Estado ribereño respecto de las medidas de conservación de los recursos vivos en las partes de la alta mar adyacentes a sus costas exigía una cierta forma de reconocimiento por parte de los demás Estados. Se presentó en 1951 una propuesta encaminada a que el Estado ribereño pudiera establecer una reglamentación protectora que se aplicaría a dicha zona, a condición de que todo conflicto en la aplicación de esa reglamentación se sometiese a arbitraje. Como al votar esta propuesta se produjo un empate, la Comisión se limitó a mencionarla en su informe, sin hacerla suya. En el proyecto de 1953, la Comisión no recogió esta idea.

11) En la Conferencia de Roma de 1955 se manifestó de nuevo la tendencia de confiar al Estado ribereño el cuidado de vigilar las regiones adyacentes a sus costas y de aplicar en ellas medidas de conservación conformes a los principios generales de carácter técnico aprobados por la Conferencia. La propuesta presentada a la Comisión por el Sr. García Amador se inspiraba en esa misma idea, pero en ella la concesión de derechos especiales al Estado ribereño que tuviera un interés especial en mantener la productividad de los recursos vivos en una parte de la alta mar adyacente a sus costas, estaba ligada a la obligación de ese Estado de someter al arbitraje las controversias que se suscitaran con otros Estados interesados con motivo del ejercicio de esos derechos.

12) En su séptimo período de sesiones, la Comisión aprobó dos artículos, el 28 y el 29, destinados a salvaguardar los intereses especiales de los Estados ribereños. El primero de ellos declaraba que el Estado ribereño que tenga un interés especial en el mantenimiento de la productividad de los recursos vivos en cualquier parte de la alta mar contigua a sus costas tendrá el derecho de participar, en condiciones de igualdad, en todo sistema de investigación o de reglamentación en dicha región, aunque sus nacionales no se dediquen a la pesca en ella. El segundo estipulaba que el Estado ribereño que tenga un interés especial en el mantenimiento de la productividad de los recursos vivos en cualquier parte de la alta mar contigua a sus costas podrá adoptar unilateralmente en esa zona las medidas de conservación que procedan, siempre que las negociaciones con los demás Estados interesados no hubiesen conducido a un acuerdo dentro de un plazo razonable y a reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 29. Los dos artículos establecían el arbitraje obligatorio en caso de divergencias de opinión entre los Estados interesados.

13) Estos dos artículos en particular han motivado una nueva discusión en el seno de la Comisión durante el octavo período de sesiones.

14) Algunos miembros de la Comisión estimaban que estos artículos no salvaguardan de una manera suficiente los intereses de los Estados ribereños. Sostenían que este Estado, por el solo hecho de serlo, posee un interés especial en mantener la productividad de los recursos vivos en cualquier parte de la alta mar adyacente a sus costas. A juicio de estos miembros de la Comisión, esta opinión, que por lo demás ya está expresada en el preámbulo de los artículos añadidos al capítulo II del informe sobre la labor realizada en el séptimo período de sesiones, debería manifestarse de una manera más clara en el proyecto. La mayoría de los miembros de la Comisión opinaron lo mismo, y los artículos 28 y 29

<sup>18</sup> Véase el *Informe de la Conferencia Técnica Internacional para la Conservación de los Recursos Vivos del Mar*, Roma, 18 de abril — 10 de mayo de 1955, A/CONF.10/6.

<sup>19</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, décimo período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2934).*

han sido modificados. El carácter "especial" del interés del Estado ribereño ha de ser interpretado en el sentido de que existe por el solo hecho de su situación geográfica. De todos modos, la Comisión no ha querido decir que el interés "especial" del Estado ribereño haya de prevalecer *per se* sobre los intereses de los Estados de que se trate.

15) Separándose del proyecto de 1953, esos artículos no contienen ninguna limitación expresa de la anchura de la zona el la que el Estado ribereño puede reivindicar sus derechos. De todos modos, como el derecho del Estado ribereño se basa en el interés especial de este Estado en mantener la productividad de los recursos vivos, la extensión de esta zona más allá de los límites en los que cabe suponer que existe ese interés excedería del propósito de esas disposiciones.

16) En sus anteriores períodos de sesiones, la Comisión había empleado la expresión "parte de la alta mar *contigua* a sus costas"; la Conferencia de Roma empleó también esta expresión. En su octavo período de sesiones, la Comisión, deseando evitar toda confusión con la "zona contigua" de que trata el artículo 66 del presente proyecto, ha sustituido, en los artículos relativos a la protección de los recursos vivos del mar, la palabra "contigua" por la palabra "adyacente". Este cambio no implica modificación alguna en el sentido de las normas aprobadas.

17) La inserción de una cláusula de arbitraje obligatoria fué combatida por parte de los miembros de la Comisión, lo mismo en el séptimo que en el octavo período de sesiones. Se dijo que la Comisión, cuya misión es codificar el derecho, no se ha de ocupar de las garantías que haya que tomar para la aplicación de las normas aprobadas. En todo caso, sería imposible hacerlo ahora y habría que dejar el estudio de esta cuestión para otros período de sesiones. Otros miembros de la Comisión opinaron que, para la solución de los conflictos nacidos de la interpretación y de la aplicación de los artículos de que se trata, bastaría remitirse a las disposiciones en vigor, que imponen a los Estados la obligación de resolverlos por vía de negociación, de investigaciones, de mediación, de conciliación, de arbitraje, de decisión judicial, de recurso a los organismos regionales, o por otros medios pacíficos; propusieron que en el proyecto se incluyere una disposición en este sentido.

18) La mayoría de la Comisión no ha compartido este modo de ver. Sin pretender que todas las reglas elaboradas por la Comisión hayan de ir acompañadas de cláusulas de jurisdicción o de arbitraje obligatorias, ha estimado que si se atribuyen a los Estados derechos sobre la alta mar que rebasen los límites del derecho internacional en vigor, no será posible, para la solución pacífica de los conflictos, confiar en el buen funcionamiento de las reglas generales, sino que será preciso crear garantías efectivas de que serán resueltos por un órgano imparcial. La mayoría de la Comisión no ha querido, pues, limitarse a reconocer a los Estados los derechos en cuestión, dejando para más adelante la cuestión de resolver los conflictos. Aun admitiendo que esta solución se ha de buscar por los medios indicados en la regla general propuesta por ciertos miembros, la Comisión opina que en esta materia no hay que contentarse con una cláusula general de esta naturaleza, que no garantiza en absoluto que, llegado el caso, los conflictos serán efectivamente sometidos a la decisión de una jurisdicción imparcial. Por esta razón, la mayoría de la Comisión ha aceptado el arbitraje obligatorio, cuyo procedimiento está regulado en el artículo 57.

19) La propuesta de 1953, encaminada a crear, en esta materia, un organismo central con poder legislativo, no ha sido recogida. En cambio, se ha tomado en consideración la posibilidad de crear un organismo internacional permanente con el carácter de una institución especializada dentro de las Naciones Unidas, que estaría encargada, no sólo de realizar estudios técnicos y científicos sobre los problemas relativos a la protección y a la utilización de los recursos vivos del mar, sino también de resolver los conflictos que surgieran en esta materia entre los Estados. La Comisión estima que se ha de estudiar con toda atención la posibilidad de crear una comisión internacional de estudios. Pero cree que en vista de la diversidad de los intereses que pueden constituir el objeto de los conflictos, la idea de comisiones de arbitraje *ad hoc* tiene, en un porvenir próximo, más probabilidad de realización práctica que la de una jurisdicción centralizada.

20) La Comisión no quisiera terminar estas observaciones preliminares sin haber repetido que, a su juicio, las medidas propuestas dejarían en gran parte de llenar su cometido si no contribuían a allanar las dificultades provocadas por las pretensiones excesivas sobre la extensión del mar territorial y sobre otras formas de jurisdicción en alta mar, y a salvaguardar de este modo el principio de la libertad del mar.

#### Artículo 50

A los efectos de estos artículos, por "conservación de los recursos vivos de la alta mar" se entenderá el conjunto de medidas que permitan obtener un rendimiento óptimo constante de estos recursos, de manera que aumente hasta el máximo el abastecimiento de productos marítimos, alimenticios y de otra naturaleza.

#### Comentario

Importa precisar el sentido de la expresión "conservación de los recursos vivos del mar". La Comisión Internacional de las Pesquerías del Atlántico Noroeste ha hecho observar que ha pasado el tiempo en que sólo preocupaba la conservación de los recursos y que se ha llegado a una época en que se procura llevar las reservas útiles a un nivel superior al actual. La Comisión ha aceptado la definición de los recursos vivos del mar elaborada por la Conferencia Técnica Internacional celebrada en Roma en 1955. El párrafo 18 del informe de la Conferencia dice que "el objetivo principal de la conservación de los recursos vivos de los mares es conseguir el óptimo rendimiento sostenible para asegurar el máximo abastecimiento de productos marinos comestibles o de otra índole". El párrafo que le precede aclara todavía el alcance de esta definición: "La conservación de los recursos vivos del mar tiene como fin inmediato orientar las actividades pesqueras de tal modo que se aumente, o que por lo menos se mantenga, en la forma más conveniente el promedio de rendimiento que es posible que sostengan".

#### Artículo 51

El Estado cuyos nacionales se dedican a la pesca en una zona cualquiera de la alta mar donde no pesquen los nacionales de otros Estados deberá reglamentar y fiscalizar la pesca en esa zona, cuando sea necesario para la conservación de los recursos vivos de la alta mar.



1) A la Comisión le parece completamente normal que un Estado cuyos nacionales se dedican a la pesca en una zona de la alta mar donde no pescan los nacionales de otros Estados pueda prescribir para sus nacionales una reglamentación de la pesca y vigilar que se cumpla. Nada se opone a que ese Estado ejerza ese derecho, incluso en una zona adyacente a las costas de otros Estados en la que no pesquen los nacionales de éstos y para la cual no hayan promulgado reglamentaciones encaminadas a la conservación de los recursos vivos del mar. La existencia de una reglamentación que emane de los Estados cuyos nacionales se dedican a la pesca no impide, de todos modos, que el Estado ribereño invoque el artículo 54 o el artículo 55.

2) La reglamentación de la conservación de los recursos vivos del mar en virtud del artículo 51 ha de ser promulgada por el Estado en caso de necesidad. Si un Estado no ribereño, que no participe en la pesca dentro de esa zona, pero que tenga un interés especial en la conservación de los recursos vivos de esa región, estima que esa reglamentación es necesaria y comprueba que el Estado en cuestión no la dicta, puede seguir el procedimiento indicado en el artículo 56. El Estado ribereño, en las mismas circunstancias, puede aplicar el artículo 54 y, en su caso, el artículo 55.

#### Artículo 52

1. Si los nacionales de dos o más Estados se dedican a pescar de la misma o de las mismas reservas de peces u otros recursos marinos en una zona cualquiera de la alta mar, dichos Estados, a petición de cualquiera de ellos, entablarán negociaciones con objeto de adoptar de común acuerdo las medidas necesarias para la conservación de dichos recursos.

2. Si los Estados interesados no pudiesen llegar a un acuerdo dentro de un plazo razonable, cualquiera de las partes podrá entablar el procedimiento previsto en el artículo 57.

#### Comentario

1) Para poder invocar este artículo no bastará que los nacionales de un Estado se dediquen ocasionalmente a la pesca en una zona en la que también pesquen los nacionales de otros Estados; el artículo no trata más que del caso en que los nacionales de dos o más Estados se dediquen habitualmente a la pesca en una misma zona de la alta mar. En el caso de que los nacionales de un Estado pesquen en ella de un modo puramente accidental, este Estado no podrá invocar el artículo 52; sin embargo, si tiene un interés especial en la conservación de los recursos de esta región, podrá acogerse al artículo 56. Al utilizar la expresión "habitualmente", la Comisión no quiere decir que se deba practicar la pesca de un modo continuo; el Estado de que se trate no quedará privado de los beneficios de este artículo por el hecho de que se produzcan en la pesca interrupciones que puedan ser consideradas como inherentes a la explotación de las pesquerías.

2) La Comisión ha previsto especialmente el caso de que los nacionales de diferentes Estados exploten la misma reserva de peces. En general, un Estado no ha de tener el derecho de pedir que se entablen negociaciones ni de promover un procedimiento arbitral cuando otros Estados, aun pescando en la misma región, explotan otras reservas de peces. Puede, no obstante, presentarse el caso de que las medidas de conservación que uno de los Estados quiera tomar sean contrarrestadas

por los métodos de pesca aplicados por los nacionales de otros Estados, aunque exploten otras reservas de peces. En este caso no se podrá negar el derecho de pedir que se abran las negociaciones previstas en el artículo 52.

3) Los criterios en que debe basarse la decisión arbitral a que se refiere el segundo párrafo están enunciados en el artículo 58. Algunos miembros de la Comisión han estimado que hacía falta enunciarlos con más precisión. La Comisión ha creído que era suficiente dar ciertas orientaciones en el comentario al artículo 58, al que se remite.

#### Artículo 53

1. Si, una vez adoptadas las medidas a que se refieren los artículos 51 y 52, los nacionales de otros Estados quieren dedicarse a pescar en esa zona de la alta mar la misma o las mismas reservas de peces u otros recursos marinos, les serán aplicables dichas medidas.

2. Si esos otros Estados no aceptan esas medidas, y si no puede llegarse a un acuerdo dentro de un plazo razonable, cualquiera de las partes interesadas podrá entablar el procedimiento previsto en el artículo 57. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 58, las medidas adoptadas continuarán en vigor hasta que se dicte la decisión arbitral.

#### Comentario

1) Parece indicado que los nuevos participantes cumplan las disposiciones vigentes en las zonas donde quieren dedicarse a la pesca. Si los Estados de los que son nacionales los pescadores recién llegados no están dispuestos a aceptarlas, tal como están formuladas, podrán entablar negociaciones con los Estados interesados para tratar de modificarlas. Si no hay acuerdo, se seguirá el procedimiento previsto en el artículo 57.

2) Dichas reglas serán aplicables a los nuevos participantes únicamente si éstos se dedican a la pesca en una escala que pudiera afectar sustancialmente a la reserva o reservas de que se trate. Cualquier diferencia acerca de la aplicación de las reglas será sometida a una comisión arbitral siguiendo lo dispuesto en el artículo 57.

3) Con motivo de este artículo, la Comisión ha examinado una propuesta encaminada a incitar a los Estados a crear, desarrollar o reconstituir los recursos productivos que, sin los esfuerzos particulares de los Estados interesados, serían destruidos; quedarían sin explotar o darían un rendimiento muy inferior a su productividad potencial. Este problema fué examinado por la Conferencia de Roma como caso particular relativo a los nuevos explotadores de una pesquería que sea objeto de un programa de conservación. El informe de la Conferencia de Roma contiene este pasaje: "Cuando uno o más países tengan oportunidad de desarrollar o restablecer la productividad de sus recursos y cuando tal desarrollo o restablecimiento que efectúan el Estado o los Estados que los explotan sea necesario para mantener la productividad de los recursos, se deben establecer condiciones que favorezcan tal política."<sup>20</sup>

4) El informe de la Conferencia de Roma expone también un método que se aplica en la actualidad y que permite resolver este caso especial. Algunos gobiernos

<sup>20</sup> Informe de la Conferencia Técnica Internacional para la Conservación de los Recursos Vivos del Mar (A/Conf.10/6), párr. 61.

han propuesto que se incorpore este método, llamado "principio de abstención", en los artículos relativos a las pesquerías elaborados por la Comisión. La solución preconizada es la siguiente:

a) Cuando unos Estados hayan creado, desarrollado o reconstituido recursos productivos dedicando tiempo, trabajo y dinero a la investigación y al cuidado de los recursos, e imponiendo restricciones a sus pescadores; y

b) Cuando la productividad continua y creciente de dichos recursos esté condicionada por las medidas adoptadas por los Estados cuyos nacionales se dedican a la pesca; y

c) Cuando los recursos estén tan explotados que un aumento de la intensidad de la pesca no produciría ningún aumento sustancial del rendimiento constante:

d) Los Estados cuyos nacionales no hubiesen explotado estos recursos en el curso de los últimos años, a excepción del Estado ribereño, deberían estar obligados a "abstenerse" de explotar dichos recursos mientras subsistan las condiciones enunciadas.

5) La Comisión ha reconocido que esta propuesta, cuyo objetivo es incitar a los Estados a desarrollar y a restablecer la productividad de los recursos, como las formuladas por otros gobiernos y basadas sobre la noción de necesidad económica vital, responde quizá a problemas e intereses que merecen ser reconocidos en derecho internacional. No obstante, como la Comisión carece de la competencia necesaria en materia científica y económica para estudiar como es debido estas situaciones excepcionales, si bien ha señalado a la atención tales problemas, se ha abstenido de presentar una propuesta concreta.

#### Artículo 54

1. Todo Estado ribereño tiene un interés especial en el mantenimiento de la productividad de los recursos vivos en cualquier parte de la alta mar adyacente a su mar territorial.

2. Todo Estado ribereño tendrá el derecho de participar, en condiciones de igualdad, en toda organización de estudios y en todo sistema de investigación o de reglamentación en dicha zona, aunque sus nacionales no se dediquen a la pesca en ella.

3. Si los Estados interesados no pudiesen llegar a un acuerdo dentro de un plazo razonable, cada una de las partes podrá promover el procedimiento previsto en el artículo 57.

#### Comentario

1) En la introducción de los artículos relativos a la conservación de los recursos vivos de la alta mar, la Comisión ha hecho ya observar que reconoce el interés especial del Estado ribereño en mantener la productividad de los recursos vivos en la parte de la alta mar adyacente a su mar territorial.

2) El párrafo primero del presente artículo contiene una estipulación formulada a este efecto. El párrafo 2 de este artículo, así como el artículo 55, se han inspirado en esta idea.

3) El párrafo 2 reconoce el derecho del Estado ribereño a participar, en condiciones de igualdad, en toda organización de estudios y en todo sistema de reglamentación en dicha región. En caso de que surgieran dudas sobre si el Estado ribereño tiene derecho a exigir que se le reconozca el interés que invoca, en regiones

muy alejadas de sus costas, esta cuestión se decidirá por vía arbitral, tal como se dispone en el artículo 57.

#### Artículo 55

1. Teniendo en cuenta lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 54, y con el fin de mantener la productividad de los recursos vivos del mar, el Estado ribereño podrá adoptar unilateralmente las medidas de conservación que procedan para toda reserva de peces u otros recursos marinos en cualquier parte de la alta mar adyacentes a su mar territorial, si las negociaciones con los demás Estados interesados no hubiesen dado lugar a un acuerdo dentro de un plazo razonable.

2. Para que las medidas que adopte el Estado ribereño en virtud del párrafo precedente puedan surtir efecto respecto de otros Estados, deberán reunir las condiciones siguientes:

a) Que existan pruebas científicas suficientes que demuestren una necesidad urgente de tomarlas;

b) Que se funden en dictámenes científicos pertinentes;

c) Que no discriminen contra pescadores extranjeros.

3. Si estas medidas no son aceptadas por los demás Estados interesados, cualquiera de las partes podrá promover el procedimiento establecido en el artículo 57. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 58, las medidas adoptadas continuarán en vigor hasta que se dicte la decisión arbitral.

#### Comentario

1) El artículo 55 atribuye al Estado ribereño el derecho de adoptar unilateralmente medidas de conservación si en un plazo prudencial las negociaciones con los demás Estados interesados no han dado lugar a un acuerdo. El artículo indica las condiciones que deben reunir las medidas para que surtan efecto frente a otros Estados.

2) Una de estas condiciones es que el Estado demuestre la urgencia de las medidas. Si no hay tal urgencia y se trata de una zona del mar en la que otros Estados se dediquen a la pesca, el Estado ribereño deberá seguir el procedimiento indicado en el artículo 54. Si la urgencia del caso no permite aplicar el artículo 54, será necesario, sin embargo, que el Estado no adopte unilateralmente medidas sin consultar previamente con los demás Estados interesados.

3) La Comisión no quiere ocultar que la aplicación del artículo 55 puede dar lugar a dificultades si un Estado ribereño quiere promulgar reglas en una zona que es también adyacente a las costas de otros Estados. En tal caso, la aplicación de las medidas dependerá de un acuerdo entre los Estados interesados.

4) La disposición de que las medidas adoptadas continuarán en vigor hasta que se dicte la decisión arbitral ha suscitado las críticas de ciertos gobiernos. De todos modos, la Comisión estima que es indispensable. Si la oposición de otro Estado a la reglamentación unilateral del Estado ribereño bastara para impedir su aplicación, quedaría frustrado el propósito del artículo, que es dar al Estado ribereño el derecho de adoptar medidas en caso de urgencia. La facultad que el párrafo 2 del artículo 58 atribuye a la comisión arbitral, y que consiste en suspender la aplicación en espera de su decisión, parece constituir una garantía suficiente contra los abusos.

1. Cualquier Estado, aunque sus nacionales no se dediquen a la pesca en una zona de la alta mar no adyacente a sus costas, si tiene un interés especial en la conservación de los recursos vivos de dicha zona, podrá pedir a los Estados cuyos nacionales se dedican a la pesca en ella, que tomen las medidas de conservación necesarias.

2. Si en un plazo prudencial no se atiende a su petición, dicho Estado podrá promover el procedimiento previsto en el artículo 57.

#### Comentario

1) Este artículo prevé el caso en el que Estados distintos del Estado ribereño, cuyos nacionales no se dediquen a la pesca en una cierta región, tengan un interés especial en la conservación de los recursos vivos de la alta mar en dicha región. Este caso se puede presentar, por ejemplo, cuando el agotamiento de los recursos del mar en esa región influye sobre los resultados de la pesca en otra, en la que practican la pesca los nacionales de los Estados de que se trate. La Comisión ha opinado que, en este caso, los Estados interesados podrán requerir a los Estados cuyos nacionales se dedican a la pesca en las regiones amenazadas de agotamiento, que tomen las medidas necesarias para salvaguardar los intereses amenazados. Si no puede llegarse a ningún acuerdo, la cuestión se resolverá según el procedimiento previsto en el artículo 57.

2) Para los criterios que habrá de aplicar la comisión arbitral, véase el artículo 58 y el comentario que le acompaña.

#### Artículo 57

1. Las diferencias entre Estados a que se refieren los artículos 52, 53, 54, 55 y 56, serán resueltas por una comisión arbitral compuesta de siete miembros, a petición de cualquiera de las partes, salvo que éstas convengan en resolverlas mediante otro procedimiento pacífico.

2. Salvo en los casos previstos en el párrafo 3, dos de los miembros de la comisión arbitral serán designados por el Estado o los Estados demandantes, y otros dos por el Estado o los Estados demandados, pero por cada parte contendiente sólo se podrá designar un miembro nacional. Los tres miembros restantes, uno de los cuales actuará de Presidente, serán nombrados de común acuerdo por los Estados partes en el litigio. Si no se llega a un acuerdo, serán nombrados, a petición de cualquiera de los Estados partes, entre los nacionales de terceros Estados, por el Secretario General de las Naciones Unidas, después de consultar con el Presidente de la Corte Internacional de Justicia y el Director General de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. Si, dentro de los tres meses siguientes a la demanda de arbitraje, una de las partes hubiere dejado de hacer alguno de los nombramientos, el miembro o miembros de que se trate serán designados, a petición de cualquiera de las partes, por el Secretario General de las Naciones Unidas después de consultar con el Presidente de la Corte Internacional de Justicia y el Director General de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. Las vacantes se cubrirán por el procedimiento empleado para los primeros nombramientos.

3. Si las partes en litigio se dividen en más de dos grupos opuestos, la comisión arbitral, a petición de cualquier Estado parte en el litigio, será nombrada por el Secretario General de las Naciones Unidas, después de consultar con el Presidente de la Corte Internacional de Justicia y con el Director General de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. En este caso, la comisión estará formada por siete personas competentes, especialistas en las cuestiones jurídicas, administrativas y científicas de las pesquerías, según sea la naturaleza del conflicto que haya de resolverse. Las vacantes se cubrirán por el procedimiento seguido para los primeros nombramientos.

4. Salvo disposición expresa de los presentes artículos, la comisión arbitral fijará su procedimiento. También decidirá cómo habrán de ser distribuidos las costas y los gastos entre las partes.

5. La comisión deberá constituirse, en todo caso, dentro de los tres meses siguientes a la fecha en que se haya presentado la demanda inicial y deberá fallar dentro de los cinco meses siguientes, a menos que, en caso de necesidad, decida prorrogar este plazo.

#### Comentario

1) Este artículo describe el procedimiento para la solución de los conflictos que surjan entre los Estados en los casos a que se refieren los artículos precedentes. El proyecto deja a las partes en completa libertad en cuanto al modo de solución. Pueden, de común acuerdo o a tenor de las obligaciones contractuales que existan entre ellas, someter sus conflictos a la Corte Internacional de Justicia; pueden instituir tribunales de arbitraje; pueden, si lo desean, hacer preceder esos procedimientos de tentativas de conciliación ante una comisión establecida para ello. Sólo cuando las partes no se pongan de acuerdo sobre el modo de resolver el conflicto, el proyecto prescribe el arbitraje, dejando a las partes en completa libertad para regular el procedimiento arbitral. No obstante, si las partes no se ponen de acuerdo sobre este punto en el plazo de tres meses, contados a partir de la fecha en que se formuló la petición inicial, el proyecto dispone que se nombrará una comisión constituida parcial o totalmente sin su colaboración.

A este respecto, el artículo distingue entre:

i) El caso de un conflicto entre dos Estados o de un conflicto entre varios Estados que se dividen en dos grupos opuestos, defendiendo los Estados de cada uno de ellos los mismos intereses;

ii) El caso de varias partes en conflicto que se dividen en más de dos grupos que tienen intereses divergentes.

2) El primer caso será el más frecuente. Si hay por uno u otro lado varios Estados partes en el litigio, podrán hacer causa común y actuarán como una sola parte por lo que se refiere a la designación de los árbitros. En este caso, no hay motivo para apartarse de los métodos usuales en cuanto a la composición de la comisión arbitral. Cada Estado o grupo de Estados designará dos árbitros, de los cuales sólo uno podrá tener la nacionalidad del Estado o de uno de los Estados que lo hayan designado. Si las partes no llegan a un acuerdo, los otros tres miembros de la comisión serán designados por el Secretario General de las Naciones Unidas, después de consultar con el Presidente de la Corte Internacional de Justicia y el Director General de la Organización de las Naciones Unidas para la

Agricultura y la Alimentación, entre los nacionales de terceros Estados. En el segundo caso, este método no es aplicable y será necesario recurrir a una autoridad imparcial que designará la comisión arbitral entera. También en este caso la autoridad más apropiada parece ser la del Secretario General de las Naciones Unidas, que actuará previa consulta con las dos autoridades antes mencionadas.

3) Teniendo en cuenta la diversidad de los intereses en causa, el número de árbitros deberá ser bastante elevado. Por esta razón, la Comisión prevé una comisión de siete miembros, de competencia reconocida, especialistas en cuestiones jurídicas, administrativas o científicas de las pesquerías, según sea la naturaleza del conflicto que haya de resolverse. A fin de asegurar, en cualquier circunstancia, la continuidad de la labor de la comisión arbitral, era necesario confiar al Secretario General la provisión de las vacantes producidas después de la designación de los árbitros.

4) La Comisión ha creído justo que la comisión arbitral determine la forma de repartir entre las partes los gastos ocasionados por su trabajo.

5) El párrafo 5 fija determinados plazos para evitar que el procedimiento arbitral se prolongue. La comisión tendrá el derecho de prorrogar el plazo de cinco meses dentro del cual ha de fallar. Pero no lo ejercerá más que en caso de absoluta necesidad. Teniendo en cuenta la disposición que establece que las medidas seguirán en vigor hasta que falle la comisión, podría ser perjudicial para los intereses de una de las partes que el procedimiento durase demasiado. Si es necesario, la comisión podrá aplicar el artículo 58, que le da el derecho de suspender la aplicación de las medidas que son objeto de disputa.

#### Artículo 58

1. Cuando se trate de medidas adoptadas unilateralmente por el Estado ribereño, la comisión arbitral aplicará los criterios enunciados en el párrafo 2 del artículo 55. En los demás casos aplicará esos criterios teniendo en cuenta las circunstancias particulares de cada uno de ellos.

2. La comisión podrá decidir que las medidas que sean objeto de diferencia no se apliquen hasta que dicte su fallo.

#### Comentario

1) El párrafo 1 recuerda los criterios en que deberá basarse la decisión de la comisión. Es evidente que en el caso del artículo 55 los criterios son los que enumera este artículo. Estos criterios no se aplican, sin embargo, íntegramente en los demás casos. Parece conveniente, en estos casos, dejar a la comisión arbitral una cierta libertad en cuanto a la aplicabilidad de los criterios. Siguiendo esta observación, la Comisión desea hacer las indicaciones siguientes:

i) En todos los casos, la comisión arbitral ha de determinar:

a) Que las conclusiones científicas demuestran que es indispensable adoptar medidas de conservación si se quiere mantener la productividad óptima constante de la reserva o reservas de peces.

b) Que las medidas no tienen carácter discriminatorio frente a los pescadores extranjeros.

ii) En el caso de los artículos 52, 53, 54 y 55, la comisión arbitral ha de determinar:

Que las medidas de que se trate se basan en conclusiones científicas y son apropiadas para los fines perseguidos. Para determinar si son apropiadas, deberá tener en cuenta tanto su eficacia y sus posibilidades de aplicación práctica como la relación que haya entre las ventajas que se puedan esperar de ellas en cuanto a la conservación y al aumento de la productividad y el costo de su aplicación y de su ejecución.

iii) En el caso del artículo 56, 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.

iv) El artículo 55 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.

#### Artículo 59

Las decisiones de la Comisión serán obligatorias para los Estados en causa. Si las decisiones fueran acompañadas de recomendaciones, éstas deberán ser objeto de la mayor atención.

#### Comentario

1) Las decisiones de la comisión sólo obligan a las partes en conflicto y no producen efecto *erga omnes*. Así, un Estado, cuyos nacionales quieran dedicarse a la pesca en una región sobre la cual ha recaído ya una decisión arbitral que obliga a otros Estados *inter se*, tiene el derecho, amparándose en el párrafo 2 del artículo 53, de entablar un nuevo procedimiento de arbitraje.

2) La comisión arbitral deberá pronunciarse sobre los puntos discutidos; no formulará ninguna nueva reglamentación si las dos partes no se lo han pedido. La comisión podrá unir a sus peticiones propuestas sobre las medidas de conservación, que no tendrán, sin embargo, fuerza obligatoria.

\*  
\*   \*  
\*

#### *Reivindicaciones de derechos exclusivos de pesca fundados en una situación económica especial*

1) La Comisión dedicó su atención a una propuesta según la cual cuando una nación depende primordialmente de las pesquerías ribereñas para su subsistencia, el Estado interesado ha de tener el derecho de ejercer una jurisdicción exclusiva sobre dichas pesquerías hasta una distancia razonable de la costa, atendiendo a consideraciones locales pertinentes, cuando ello sea necesario para la conservación de dichas pesquerías como medio de vida de la población. Se propuso que en estos casos pudiese ser aumentada la anchura del mar territorial o pudiese establecerse una zona especial para los propósitos mencionados.

2) Después de un cambio de impresiones sobre estos problemas, la Comisión se dió cuenta de que no estaba en condiciones de estudiar a fondo sus repercusiones, ni los elementos de aprovechamiento exclusivo que impliquen. Reconoció, no obstante, como en el caso del prin-

cipio de abstención (véase el comentario al artículo 53), que esta propuesta podría corresponder a problemas y a intereses que merecen ser reconocidos por el derecho internacional. Pero como la Comisión carece de competencia en materia de biología y de economía para estudiar suficientemente estas situaciones excepcionales, se ha abstenido de presentar propuestas concretas, limitándose a llamar la atención sobre la cuestión.

\*  
\*   \*

### *Pesquerías explotadas mediante dispositivos fijados en el lecho del mar*

#### *Artículo 60*

Un Estado podrá emprender la reglamentación de las pesquerías explotadas mediante dispositivos fijados en el lecho del mar en zonas de la alta mar adyacentes a su mar territorial cuando sus nacionales hayan mantenido y explotado esas pesquerías durante largo tiempo, a condición de que los no nacionales estén autorizados a participar en esas actividades en las mismas condiciones que sus nacionales. Esta reglamentación no podrá menoscabar el régimen general de alta mar aplicable a esa zona.

#### *Comentario*

1) El presente artículo figuraba ya, en forma algo distinta, entre los artículos dedicados a las pesquerías sedentarias aprobados por la Comisión en el tercer período de sesiones. Cuando, en el quinto período de sesiones, la Comisión decidió reconocer a los Estados ribereños el derecho de explotar los recursos naturales de la plataforma continental, ese artículo desapareció del proyecto. De todos modos, en el octavo período de sesiones, la Comisión ha reconocido que el artículo merecía ser conservado por lo que se refiere a las pesquerías explotadas mediante dispositivos fijados en el lecho del mar. Estas pesquerías se llaman fijas o sedentarias en razón de las especies que se capturan en ellas o por los aparatos que utilizan. En el primer caso se trata de productos unidos al lecho del mar; en el segundo caso, el carácter "fijo" de la pesquería está determinado por el hecho de que la pesca se efectúa mediante dispositivos fijados en el lecho del mar. La Comisión no ha querido utilizar el término "pesquerías fijas o sedentarias" más que para designar a la primera de esa clase de actividades. Esta forma de pesquerías está regulada en el artículo 68 referente a la plataforma continental. La segunda clase de actividades está reglamentada en el presente artículo. Esta forma de pesquerías no está regulada por el artículo 68 referente a la plataforma continental, porque las especies que se pescan se desplazan y por consiguiente no se pueden considerar como recursos naturales del suelo en el sentido del mencionado artículo.

2) Los bancos en que están situadas las pesquerías explotadas por medio de dispositivos fijados en el suelo han sido considerados por algunos Estados ribereños como ocupados por ellos y constituyendo una parte de su territorio. Sin querer decir que esas regiones están "ocupadas" ni que constituyen una "propiedad" del Estado ribereño, la Comisión opina que su situación especial justifica que se reconozcan derechos especiales al Estado ribereño cuyos nacionales se dedican a la pesca en esas regiones desde largo tiempo.

3) La regla consuetudinaria existente, en virtud de la cual los nacionales de otros Estados están autoriza-

dos para dedicarse a la pesca en las mismas condiciones que los del Estado ribereño, ha de continuar siendo aplicada. La práctica de otra clase de pesca en esos parajes no ha de poder ser dificultada más que en lo estrictamente necesario para la protección de las pesquerías de que trata el presente artículo.

4) Los derechos especiales que el Estado ribereño puede ejercer en esas regiones han de estar estrictamente limitados a los que exigen los fines para los cuales han sido reconocidos. Las aguas que cubren el lecho del mar donde están situadas esas pesquerías siguen sometidas al régimen de la alta mar.

#### SUBSECCIÓN C. CABLES Y TUBERÍAS SUBMARINOS

#### *Artículo 61*

1. Todo Estado tiene el derecho de tender sobre el lecho de la alta mar cables telegráficos o telefónicos, cables de alta tensión y tuberías.

2. Sin perjuicio de su derecho de tomar medidas adecuadas para la exploración de la plataforma continental y de la explotación de sus recursos naturales, el Estado ribereño no podrá impedir que se coloquen cables o tuberías submarinos ni que se proceda a su conservación.

#### *Comentario*

1) Respecto de la protección de los cables telegráficos y telefónicos en alta mar, existe una Convención de fecha 14 de marzo de 1884, que está en vigor entre un gran número de Estados marítimos. En 1913, el Gobierno del Reino Unido tomó la iniciativa de organizar en Londres una conferencia que aprobó un cierto número de resoluciones sobre esta materia. El Instituto de Derecho Internacional se ha ocupado también de esta cuestión en varias ocasiones.

2) La Comisión ha formulado en el presente artículo algunos principios que, a su juicio, reproducen el derecho internacional vigente. Ha estimado que las normas referentes a los cables telegráficos y telefónicos podían hacerse extensivas a los cables de alta tensión y a las tuberías colocadas en alta mar.

3) El primer párrafo del artículo 61 está tomado del artículo 1 de la Convención de 1884. El párrafo 2 ha sido añadido para precisar bien que el Estado ribereño está obligado a permitir que se instalen cables y tuberías en el suelo de su plataforma continental, pero que puede, en cambio, poner condiciones en cuanto al trazado que haya de seguirse a fin de que la explotación de los recursos naturales del suelo y del subsuelo no se perturbe de una manera injustificada. Es evidente que los cables y las tuberías no deben ser colocados de manera que dificulten la navegación.

4) Para la colocación de cables submarinos y de tuberías en el suelo de una plataforma continental, véase el artículo 70 con su comentario.

#### *Artículo 62*

Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que la ruptura o el deterioro de un cable submarino en alta mar, causados voluntariamente o por negligencia culpable, que interrumpen u obstruyan las comunicaciones telegráficas o telefónicas, así como la ruptura o el deterioro en las mismas condiciones de un cable de alta tensión o de una tubería submarina, constituyan infracciones

sometidas a sanción. Esta disposición no es aplicable a las rupturas ni a los deterioros cuyos autores sólo hubiesen tenido el propósito legítimo de proteger sus vidas o la seguridad de sus buques, después de haber tomado todas las precauciones necesarias para evitar la ruptura o el deterioro.

#### *Comentario*

Este artículo es, en su esencia, una reproducción del artículo II de la Convención de 1884, haciéndolo extensivo a las tuberías y a los cables de alta tensión. Al igual que los artículos siguientes, ha sido formulado de modo que imponga a los Estados el deber de tomar las medidas legislativas necesarias para que sus nacionales observen estas normas. Es evidente que cuando la presencia del cable o de la tubería no esté suficientemente indicada no es posible que exista una "negligencia culpable" en los navegantes. (Comp. artículo V de la Convención).

#### *Artículo 63*

Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que las personas sometidas a su jurisdicción, que sean propietarios de un cable o de una tubería en alta mar y que, al tender o reparar el cable o la tubería, causen la ruptura o el deterioro de otro cable o de otra tubería, respondan de los daños causados.

#### *Comentario*

Compárese con el artículo IV de la Convención de 1884.

#### *Artículo 64*

Todo Estado está obligado a reglamentar la pesca con redes barrederas para que todos los aparejos utilizados estén contruidos y se mantengan de manera que el peligro de que se enganchen en los cables o las tuberías submarinos quede reducido al mínimo.

#### *Comentario*

Compárese con la resolución I de la Conferencia de Londres de 1913.

#### *Artículo 65*

Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que los propietarios de buques que puedan probar que han sacrificado un ancla, una red o cualquier otro aparejo de pesca por no causar daños a un cable o a una tubería submarinos, sean indemnizados por el propietario del cable o de la tubería, a condición de que hayan tomado previamente todas las medidas de precaución razonables.

#### *Comentario*

1) Compárese con el artículo VII de la Convención de 1884.

2) La última frase ha sido añadida para que quedase bien claro que sólo podrán reclamar la indemnización de que se trata los buques a los que no se pueda imputar ninguna negligencia.

## SECCIÓN II. ZONA CONTIGUA

Como parte de su labor sobre el régimen de alta mar, la Comisión aprobó en su tercer período de sesiones un artículo sobre la zona contigua<sup>21</sup>. Fuera de algunas reservas y restricciones, el principio en que se inspira ese texto no ha suscitado oposición por parte de los gobiernos que han formulado observaciones sobre este punto. El artículo, tal como fué aprobado después de una discusión en el quinto y en el octavo período de sesiones, difiere poco del texto de 1951. De todos modos, la redacción ha sido modificada para que exprese de una manera más clara la idea de la Comisión. El artículo está redactado de esta manera:

#### *Artículo 66*

1. En una zona de la alta mar contigua a su mar territorial, el Estado ribereño podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para:

a) Evitar las infracciones a sus leyes de policía aduanera, fiscal y sanitaria que pudieran cometerse en su territorio o en su mar territorial;

b) Reprimir las infracciones de esas leyes, cometidas en su territorio o en su mar territorial.

2. La zona contigua no se puede extender más allá de 12 millas contadas desde la línea de base desde donde se mide la anchura del mar territorial.

#### *Comentario*

1) El derecho internacional reconoce a los Estados el derecho de ejercer, con determinados fines, una actividad preventiva o protectora en una faja de la alta mar contigua a su mar territorial. Es evidente que ese poder de prevención o de protección no modifica el régimen jurídico de las aguas en las que se ejerce. Estas aguas son y siguen siendo partes de la alta mar y no están sometidas a la soberanía del Estado ribereño; éste no puede ejercer en ellas más derechos que los que le están atribuidos por el presente proyecto, o que derivan de los tratados internacionales.

2) Numerosos Estados han adoptado el principio de que en la zona contigua el Estado ribereño puede ejercer un control en materia aduanera para impedir posibles infracciones de sus leyes de policía aduanera y fiscal, que traten de cometerse en su territorio o en su mar territorial, y a fin de reprimir las infracciones a esas leyes, cometidas en su territorio o en su mar territorial. A juicio de la Comisión, es imposible negar a los Estados el ejercicio de esos derechos.

3) Aunque el número de Estados que reclaman derechos en la zona contigua con objeto de aplicar los reglamentos sanitarios es bastante restringido, la Comisión opina que, dado el lazo de unión que existe entre las medidas de policía aduanera y las de policía sanitaria, esos derechos han de ser también reconocidos para la policía sanitaria.

4) La Comisión no ha reconocido en la zona contigua derechos especiales en materia de seguridad. Le ha parecido, por una parte, que el carácter extremadamente vago del término "seguridad" podría abrir paso a abusos y, por otra parte, ha creído que la atribución de ese derecho no era necesaria. El ejercicio de la policía aduanera y sanitaria bastará, en la mayor parte de los casos, como salvaguarda de la seguridad del Estado.

<sup>21</sup> Documentos Oficiales de la Asamblea General, sexto período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/1858), pág. 26.



Siempre que se trate de medidas de legítima defensa contra una amenaza inminente y directa a la seguridad del Estado, la Comisión se remite a los principios generales del Derecho Internacional y a la Carta de las Naciones Unidas.

5) La Comisión no ha querido tampoco reconocer al Estado ribereño un derecho exclusivo de ejercer la pesca en la zona contigua. La Comisión preparatoria de la Conferencia de Codificación de La Haya se había dado cuenta, en 1930, de que las respuestas de los Gobiernos no ofrecían ninguna perspectiva de acuerdo en cuanto a la posibilidad de extender, fuera del mar territorial, los derechos exclusivos del Estado ribereño en materia de pesca. La Comisión opina que en este punto la situación no ha variado.

6) La Comisión se ha preguntado si debía adoptar la misma actitud frente a las propuestas que tendían a reconocer al Estado ribereño el derecho de tomar en la zona contigua las medidas que juzgara necesarias para la conservación de los recursos vivos del mar. La mayoría de la Comisión no se ha mostrado dispuesta a ello. Ha considerado que medidas de esa naturaleza, aplicadas sólo al espacio relativamente reducido de la zona contigua, serían de poca utilidad práctica y que, además, después de haber reglamentado la conservación de los recursos vivos en una parte especial del presente proyecto, no sería oportuno dar la ocasión de que al lado de esas reglas hubiera unas disposiciones divergentes destinadas a reglamentar la misma materia, sólo para la zona contigua. Puesto que la zona contigua constituye una parte de la alta mar, las reglas para la conservación de los recursos vivos del mar son aplicables en ella.

7) La Comisión no ha mantenido su decisión anterior que tendía a reconocer al Estado ribereño un derecho de control en la zona contigua en materia de inmigración. En su informe sobre la labor realizada en el quinto período de sesiones, la Comisión había comentado esta disposición de la manera siguiente:

“Se tiene entendido que la expresión “leyes de policía aduanera”, en el sentido en que se usa en este artículo, no sólo se refiere a las normas concernientes a los derechos de importación y de exportación, sino también a otras normas sobre la exportación y la importación de mercaderías. Además, la Comisión estima necesario ampliar el texto anteriormente adoptado refiriéndose expresamente a la inmigración, término con el cual también se abarca la emigración.”<sup>22</sup>

La mayoría de la Comisión, volviendo sobre esta decisión, ha opinado que los intereses del Estado ribereño no exigen que se extienda el derecho de control sobre la inmigración y la emigración. Estima que ese control debe y puede tener lugar en el territorio del Estado y que no hay motivo para que, a este efecto, se reconozcan al Estado ribereño derechos especiales en la zona contigua.

8) La Comisión ha examinado el caso en que, en las regiones del mar situadas frente al lugar en que se juntan dos o más Estados limítrofes, el ejercicio de los derechos en la zona contigua por parte de uno de esos Estados produjera el efecto de no dejar, fuera de esa zona, ninguna vía de acceso libre a los puertos de otro Estado. La Comisión, reconociendo que en tales casos, si un Estado ejerciera esos derechos en la zona contigua, podría con ello entorpecer, de una manera injustificada,

el tráfico destinado a o procedente de un puerto de otro Estado, ha considerado que en ese caso sería necesario un acuerdo previo entre los dos Estados referente al ejercicio de sus derechos en esa zona. Teniendo en cuenta el carácter excepcional del caso, no ha creído, de todos modos, necesario formular para ello una regla concreta.

9) La Comisión estima que la extensión de la zona contigua no ha de pasar de 12 millas contadas a partir de la costa, cifra aprobada por la Comisión preparatoria de la Conferencia de Codificación de La Haya (1930). Mientras no se llegue a una unanimidad en la anchura del mar territorial, esa zona deberá ser medida a partir de la costa y no a partir del límite exterior del mar territorial. En verdad, los Estados que se han atribuido mares territoriales extensos no tienen tanta necesidad de una zona contigua como los Estados que han sido más modestos en su delimitación.

10) La Comisión ha creído útil precisar la expresión “a partir de la costa” en el sentido de que la zona se ha de medir desde la línea de base que sirve de punto de partida para medir la anchura del mar territorial.

11) El ejercicio por parte del Estado ribereño de los derechos enunciados en el presente artículo no afecta al régimen del espacio aéreo situado encima de la zona contigua. La cuestión de si es posible crear una zona de control aéreo de esta naturaleza sale de los límites de esta reglamentación del derecho del mar.

### SECCIÓN III. LA PLATAFORMA CONTINENTAL

1) La Comisión aprobó en su tercer período de sesiones, que tuvo lugar en 1951, un proyecto de artículos sobre la plataforma continental acompañado de comentarios. Después del tercer período de sesiones, el Relator especial ha vuelto a examinar esos artículos a la luz de las observaciones presentadas por los gobiernos de 18 países. Las observaciones de esos gobiernos figuran en el anexo II al informe sobre el quinto período de sesiones<sup>23</sup>. En marzo de 1953, el Relator especial presentó otro informe sobre la cuestión (A/CN.4/60), que la Comisión examinó durante el quinto período de sesiones. La Comisión aprobó un proyecto de artículos que ha vuelto a examinar en el octavo período de sesiones, juntamente con las otras partes de la reglamentación del derecho del mar. Este examen no ha dado lugar a modificaciones importantes, salvo por lo que toca a la delimitación de la plataforma (véase el artículo 67).

2) La Comisión acepta la idea de que el Estado ribereño puede ejercer su autoridad y su jurisdicción sobre la plataforma continental, con la condición de que esa autoridad y esa jurisdicción sólo se ejerzan para los fines de la explotación de sus recursos, y rechaza toda pretensión a la soberanía o a la jurisdicción en el mar suprayacente.

3) En ciertos medios, se ha pensado que la explotación de los recursos naturales de las regiones submarinas debería ser confiada no a los Estados ribereños, sino a instituciones de la comunidad internacional en general. Pero en las actuales circunstancias, esta internacionalización tropezaría con dificultades prácticas insuperables y no aseguraría la explotación eficaz de las riquezas naturales que hace falta para hacer frente a las necesidades de la humanidad.

<sup>22</sup> Documentos Oficiales de la Asamblea General, octavo período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2456), párrafo 111.

<sup>23</sup> Documentos Oficiales de la Asamblea General, octavo período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2456).



4) La Comisión se da cuenta de que la exploración y la explotación del lecho del mar y del subsuelo que entrañan el ejercicio de una autoridad y de una jurisdicción por parte del Estado ribereño pueden tener repercusiones sobre la libertad del mar, especialmente en materia de navegación. De todos modos, esto no puede ser un motivo suficiente para entorpecer un desarrollo que, a juicio de la Comisión, se realizará en provecho de la humanidad entera. Habrá que tomar todas las medidas necesarias para que esta evolución no afecte más que en lo estrictamente inevitable a la libertad del mar, que es de una importancia primordial para la comunidad internacional. A la Comisión le ha parecido posible combinar las necesidades de la explotación del suelo y del subsuelo con la exigencia de que el mar se mantenga abierto a la navegación y a la pesca para todas las naciones. Con este criterio, la Comisión ha elaborado los artículos que siguen.

#### Artículo 67

Para los efectos de estos artículos, la expresión "plataforma continental" designa el lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas, pero situadas fuera de la zona del mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros (aproximadamente 100 brazas), o, más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas.

#### Comentario

1) En su primer proyecto, elaborado en 1951, la Comisión había definido la "plataforma continental" como "el lecho del mar y subsuelo de las zonas submarinas contiguas a las costas, pero situadas fuera de la zona de las aguas territoriales, donde la profundidad de las aguas que cubren el lecho del mar y el subsuelo permite la explotación de los recursos naturales de éstos"<sup>24</sup>. Resultaba de esta definición que las regiones en las que la explotación no era técnicamente posible, debido a la profundidad de las aguas, quedaban excluidas de la plataforma continental.

2) La Comisión había pensado en la posibilidad de adoptar para la plataforma continental un límite fijo, determinado por la profundidad de las aguas que la cubren. Parecía probable que un límite fijado en el punto en que el mar que cubre la plataforma continental alcanza 200 metros de profundidad bastaría actualmente para todas las necesidades prácticas. Esta profundidad coincide también con la profundidad donde acaba la plataforma continental, en el sentido geológico del término, y comienza el talud continental, que desciende bruscamente hasta una gran profundidad. La Comisión estimó, de todas maneras, que ese límite ofrecería el inconveniente de inestabilidad. El desarrollo de la técnica podría ser tal que, en un porvenir próximo, fuese posible explotar los recursos del lecho del mar a una profundidad superior a los 200 metros. Además, la plataforma continental podría muy bien comprender zonas submarinas situadas a una profundidad mayor de 200 metros, pero que pudieran ser explotadas por medio de instalaciones colocadas en las zonas vecinas donde la profundidad no excede de ese límite. Por ello, la Comisión decidió no fijar un límite de profundidad de 200 metros.

3) En el quinto período de sesiones, que tuvo lugar en 1953, la Comisión modificó esta decisión, abandonó el

criterio de la posibilidad de explotación y tomó como criterio una profundidad de 200 metros. Teniendo en cuenta las observaciones que algunos gobiernos habían presentado, la Comisión llegó a la conclusión de que el texto anterior no tenía la precisión necesaria y podía dar lugar a controversias y a incertidumbre. A juicio de la Comisión, el límite de 200 metros de profundidad respondía, en aquel momento, y sin duda incluso durante mucho tiempo, a todas las necesidades prácticas. La Comisión opinaba que la adopción de un límite fijo presentaría ventajas considerables, especialmente para la delimitación de las plataformas continentales entre Estados limítrofes o situados uno frente a otro. El hecho de que los Estados adoptasen límites diferentes podría provocar en este punto dificultades de la misma clase que las divergencias en la anchura del mar territorial. La Comisión se daba cuenta de que los progresos de la técnica podrían hacer posible en el porvenir una explotación que rebasase el límite de los 200 metros; en este caso, este límite podría ser revisado, pero mientras tanto tenía todas las ventajas de un límite estable.

4) En el octavo período de sesiones, la Comisión ha vuelto a examinar esta disposición. Ha advertido que la Conferencia Especializada Interamericana sobre "Conservación de los Recursos Naturales: Plataforma Submarina y Aguas del Mar", celebrada en Ciudad Trujillo, República Dominicana, en marzo de 1956, llegó a la conclusión de que el derecho del Estado ribereño debía extenderse más allá del límite de 200 metros, "hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales del lecho y del subsuelo". Algunos de sus miembros opinaban que se imponía modificar el artículo aprobado en 1953. Aun admitiendo que, en las circunstancias actuales, el límite adoptado respondiese a las necesidades prácticas, no les parecía bien una disposición que prohibía la explotación de la plataforma continental a profundidades superiores a 200 metros, aunque esta explotación sea prácticamente posible. Opinaban que, en este último caso, el derecho de explotación no debía estar subordinado a una modificación previa del límite aceptado. Aun manteniendo, en el artículo actual, el límite de 200 metros como un límite normal, que responde a las necesidades actuales, deseaban que se reconociera desde ahora la posibilidad de rebasarlos si la explotación del suelo o del subsuelo a una profundidad superior a 200 metros se revelase técnicamente posible. Se ha propuesto, pues, añadir al artículo estas palabras: "o, más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas". Esta adición presentaba, además, según la opinión de algunos miembros, la ventaja de no estimular la idea de que hasta 200 metros de profundidad existe una zona fija en la que sería posible ejercer también otros derechos de soberanía, aparte de los establecidos en el artículo 68. Otros miembros de la Comisión negaron la utilidad de esa adición que, a su juicio, debilitaba de una manera injustificada y peligrosa la estabilidad del límite adoptado. La mayoría de la Comisión se ha pronunciado, sin embargo, a favor de la adición.

5) El sentido en que se toma la expresión "plataforma continental" se separa en cierto modo de su noción geológica. La diversidad misma de las acepciones que dan los hombres de ciencia a esa expresión se oponen a que la noción geológica sea tomada como base para la reglamentación jurídica de este problema.

6) Hay aún otra razón que ha llevado a la Comisión a no atenerse estrictamente a la noción geológica de la

<sup>24</sup> Documentos Oficiales de la Asamblea General, sexto período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/1858), pág. 23.

plataforma continental. El hecho de que la existencia de una plataforma continental, en el sentido geológico, pudiera ser puesta en duda respecto de regiones submarinas donde, sin embargo, la profundidad del mar permitiera la explotación del subsuelo de la misma manera que si hubiese una plataforma continental, no ha de poder justificar que se aplique un régimen discriminatorio a esas regiones.

7) Acudiendo hasta un cierto punto a los elementos geográficos para construir la definición jurídica de la expresión "plataforma continental", la Comisión no quiere por consiguiente afirmar que para que se puedan ejercer los derechos del Estado ribereño, tales como están definidos en estos artículos, es indispensable que exista una plataforma continental que presente la configuración geográfica que se le atribuye en general. Si, por ejemplo, como en el Golfo Pérsico, las regiones submarinas no alcanzan en ninguna parte la profundidad de 200 metros, este hecho no tiene consecuencia alguna para el objeto del presente artículo. Por otra parte, una explotación de una región submarina a una profundidad superior a 200 metros no es contraria a las presentes reglas por el hecho de que no se trate de una "plataforma continental" en el sentido geológico.

8) En los casos especiales en los que regiones inmersas a una profundidad inferior a 200 metros y situadas a una cierta proximidad a la costa están separadas de la parte de la plataforma continental adyacente a la costa por un canal estrecho de una profundidad superior a 200 metros, esas zonas de poca profundidad podrán ser consideradas como adyacentes a la parte de la plataforma de que se trate. El Estado que invoque esta excepción es el que tendrá que pedir una modificación equitativa de la regla general. En caso de desacuerdo, será preciso determinar, por medio del arbitraje, si la regla formulada es aplicable a tal o cual zona submarina de poca profundidad.

9) Dándose cuenta de que se alejaba del sentido estrictamente geológico de la expresión, especialmente en vista de la inclusión de zonas explotables más allá de los 200 metros, la Comisión ha examinado la posibilidad de adoptar una expresión que no fuera la de "plataforma continental". Ha estudiado si valdría más, siguiendo la terminología empleada en ciertas obras científicas, en ciertas leyes nacionales y en algunos instrumentos internacionales, llamar a esas regiones "regiones submarinas" ("submarine areas"). Pero, en su mayoría, ha decidido conservar la expresión "plataforma continental" porque es de uso corriente y porque la expresión "regiones submarinas", empleada sin más explicaciones, no daría una indicación exacta sobre la naturaleza de las regiones submarinas de que se trata. La Comisión estima que el empleo del término "plataforma continental", que se aleja en cierta medida del sentido geológico, queda justificada desde el momento en que su alcance, para los efectos de este artículo, está claramente definido. La Comisión le ha atribuido este sentido en el presente artículo.

10) No se ha de entender que la expresión "plataforma continental" se refiera exclusivamente a los continentes, en el sentido corriente de esta palabra. Se aplica también a las regiones submarinas contiguas a las islas.

11) Por último, la Comisión hace observar que no trata de ningún modo de limitar la explotación del subsuelo de la alta mar por medio de túneles, fosos o pozos, practicados partiendo de la tierra firme. Una explotación de esta naturaleza del subsuelo de la alta

mar por parte del Estado ribereño no está, desde el punto de vista jurídico, ligada a ninguna limitación de la profundidad del mar suprayacente.

## Artículo 68

El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de la exploración y la explotación de sus recursos naturales.

## Comentario

1) Este artículo, tal como fué redactado provisionalmente en 1951 (artículo 2 del proyecto) estipulaba que la plataforma continental "está sujeta al ejercicio de autoridad y jurisdicción por el Estado ribereño a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales". La nueva redacción establece que "el Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de la exploración y de la explotación de sus recursos naturales".

2) La Comisión ha querido evitar una redacción que se prestara a interpretaciones que pudieran desviarse de un objetivo al que atribuye una importancia decisiva: el respeto del principio de la plena libertad del mar suprayacente y del espacio aéreo que está encima de ese mar. Por esta razón, no ha querido aceptar la soberanía del Estado ribereño sobre el suelo y el subsuelo de la plataforma continental. Por otra parte, del texto se desprende sin ningún equívoco que los derechos reconocidos al Estado ribereño comprenden todos los derechos que son necesarios para la exploración y la explotación de los recursos naturales de la plataforma continental. De esos derechos forma también parte la jurisdicción por lo que respecta a la represión de las infracciones legales. Los derechos del Estado ribereño son exclusivos en el sentido de que si el Estado no explota la plataforma continental, ningún otro puede emprender esta explotación sin su consentimiento.

3) En el quinto período de sesiones, la Comisión, después de prolongados debates, prefirió la expresión "recursos naturales" a la expresión "recursos minerales", que es más restringida. En su proyecto anterior, la Comisión había pensado sólo en los recursos minerales, y algunos de sus miembros propusieron que se mantuviera este punto de vista. La Comisión llegó, sin embargo, a la conclusión de que sobre todos los productos de las pesquerías llamadas "sedentarias", en tanto que recursos naturales unidos de un modo permanente al lecho del mar, no habían de quedar excluidos de la aplicación del régimen adoptado y que esto podía conseguirse sirviéndose de la expresión "recursos naturales". Queda bien entendido que esos derechos no se extienden ni a los peces que viven en el fondo del mar (*bottom fish*) ni a las otras especies que, aunque nadan en las aguas, habitan ocasionalmente en el fondo del mar o desovan en él.

4) 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 estado 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.

5) Queda bien entendido que esos derechos no se extienden a ciertos objetos, como restos de buques naufragados y sus cargamentos (incluidos los metales preciosos), que se encuentran en el fondo del mar o están cubiertos por las brechas o albueros del subsuelo.

6) A juicio de la Comisión, el Estado ribereño, en el ejercicio de sus derechos exclusivos, ha de respetar también los derechos adquiridos de los nacionales de otros Estados. Todo menoscabo que pudiera imponerse a esos derechos cuando las exigencias de la exploración y de la explotación de los recursos naturales lo hiciera indispensable, habría de estar condicionado por las reglas del derecho internacional sobre el respeto a los derechos de los ciudadanos extranjeros. De todos modos, aparte los derechos adquiridos, los derechos soberanos del Estado ribereño sobre la plataforma continental se extienden también a las pesquerías "sedentarias", en el sentido arriba indicado. Por lo que respecta a las pesquerías que se califican a veces también de "sedentarias", por el hecho de que se efectúan por medio de estacas hundidas en el suelo, pero donde no se trata de recursos naturales unidos al lecho del mar, la Comisión se permite referirse al artículo 60 de este proyecto.

7) Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental son independientes de su ocupación real o ficticia, así como de toda declaración expresa.

8) La Comisión no cree necesario extenderse más sobre la cuestión de la naturaleza y del fundamento jurídico de los derechos soberanos reconocidos al Estado ribereño. Sería imposible reunir en un solo elemento las consideraciones que habría que dedicar a esta cuestión. En particular, es imposible tratar de buscar exclusivamente el fundamento de los derechos soberanos del Estado ribereño en la práctica reciente, ya que no es posible atribuir valor jurídico a una práctica unilateral que descansa sólo en la voluntad de los Estados interesados. De todos modos, la Comisión estima que esta práctica está justificada por consideraciones de derecho y de hecho. En particular, una vez que los recursos del lecho del mar y del subsuelo han sido objeto de atención por parte de los Estados ribereños que se interesaban grandemente en su exploración y en su explotación, no es posible considerarlos como *res nullius*, es decir, como susceptible de ser objeto de apropiación por el primer ocupante. Es natural que los Estados ribereños se opongan a una solución de esta naturaleza. Además, en la mayor parte de los casos, la explotación efectiva de los recursos naturales supone la existencia de instalaciones en el territorio del Estado ribereño. No es posible tampoco prescindir del fenómeno geográfico, llámese como se quiera: vecindad, contigüidad, continuidad geográfica, dependencia o identidad, mediante el cual se define la relación entre las regiones submarinas de que se trata y el territorio no sumergido adyacente. Todas estas consideraciones de utilidad general bastan para constituir el fundamento del principio de los derechos soberanos del Estado ribereño, tal como está actualmente formulado por la Comisión. Como se ha indicado ya, este principio, descansando sobre principios generales que responden a las necesidades actuales de la comunidad internacional, no es de ningún modo incompatible con el principio de la libertad del mar.

9) Aunque, por las razones enunciadas anteriormente y teniendo en cuenta determinadas consideraciones prácticas, la Comisión no haya creído poder hacer suya la idea de la internacionalización de las regiones submarinas comprendidas en la plataforma continental, no ha descartado la posibilidad de crear un organismo inter-

nacional encargado de la investigación y de la asistencia científica destinadas a facilitar, en interés de la colectividad, su utilización más fructuosa. Es posible que un organismo así sea creado un día dentro del marco de una organización internacional existente.

10) Las propuestas de la Comisión contenidas en el informe de 1953 causaron una cierta inquietud en los medios científicos, que creyeron que la libertad de emprender investigaciones científicas en el lecho de la plataforma continental y en las aguas suprayacentes estaba amenazada. Tratándose de investigaciones científicas en las aguas situadas encima de la plataforma continental, esos temores no parecen justificados, porque la libertad de emprender investigaciones en esas aguas — que continúan formando parte de la alta mar — no queda de ningún modo restringida. El Estado ribereño no tendrá el derecho de prohibir esas investigaciones científicas, sobre todo si se refieren a la conservación de los recursos biológicos del mar. El consentimiento del Estado será sólo exigido si se trata de investigaciones que se refieran a la exploración o a la explotación del suelo o del subsuelo. Hay que pensar que el Estado ribereño no denegará su consentimiento más que de un modo excepcional y sólo cuando tema un atentado a sus derechos exclusivos de explorar y de explotar el suelo y el subsuelo.

#### Artículo 69

Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no afectan al régimen de alta mar aplicable a las aguas suprayacentes ni al del espacio aéreo situado sobre dichas aguas.

#### Comentario

El artículo 69 tiene por objeto asegurar el respeto en la libertad del mar frente a derechos soberanos del Estado ribereño sobre la plataforma continental. Estipulan que los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no afectan al régimen de las aguas que la cubren ni al espacio aéreo situado sobre ella. Una reivindicación de derechos soberanos sobre la plataforma continental no puede extenderse más que al lecho del mar y al subsuelo, pero no a las aguas suprayacentes; esta reivindicación no puede atribuir ninguna jurisdicción ni ningún derecho exclusivo en cuanto a dichas aguas que son y continúan siendo parte de la alta mar. Los artículos referentes a la plataforma continental tienen por objeto determinar el régimen de la plataforma continental, manteniendo el principio preponderante de la libertad del mar y del espacio aéreo situado sobre ella. No pueden admitirse modificaciones ni excepciones a este principio que no estén expresamente consignadas en los artículos.

#### Artículo 70

A reserva de su derecho a tomar medidas razonables para la exploración de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales, el Estado ribereño no puede impedir la colocación ni la conservación de cables submarinos en la plataforma continental.

#### Comentario

1) El Estado ribereño está obligado a tolerar que se coloquen cables submarinos sobre el suelo de su plataforma continental, pero puede, en cambio, poner condiciones respecto del trazado que se haya de seguir, al objeto de que la explotación de los recursos naturales del suelo

y del subsuelo no sea entorpecida de una manera injustificada.

2) La Comisión se ha planteado la cuestión de si convenía extender esta disposición a las tuberías. En principio, la respuesta ha de ser afirmativa. Pero la cuestión es complicada porque con frecuencia hará falta instalar "estaciones de bombeo" en determinados puntos, lo que podrá dificultar la explotación del suelo más aún de lo que lo harían los cables. De ello se sigue que a este respecto el Estado ribereño se podrá mostrar más reservado que en cuanto a los cables. Dado que la cuestión no parece tener aún importancia práctica, la Comisión no ha mencionado las tuberías de un modo expreso en el presente artículo.

### Artículo 71

1. La exploración de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales no deben tener como consecuencia un entorpecimiento injustificable de la navegación, la pesca o la conservación de los recursos vivos del mar.

2. A reserva de lo dispuesto en los párrafos 1 y 5 de este artículo, el Estado ribereño tiene el derecho a construir y mantener en la plataforma continental las instalaciones necesarias para la exploración y la explotación de sus recursos naturales, a establecer alrededor de ellas, y hasta una distancia razonable, zonas de seguridad, y a tomar las disposiciones necesarias para la protección de las instalaciones.

3. Aunque dichas instalaciones se hallen bajo la jurisdicción del Estado ribereño, no tendrán la condición jurídica de islas. No tendrán mar territorial propio y su presencia no afectará a la delimitación del mar territorial del Estado ribereño.

4. El Estado ribereño deberá dar aviso de las instalaciones construídas y mantener los medios permanentes de señalar su presencia.

5. Las instalaciones y las mencionadas zonas de seguridad establecidas alrededor de ellas no podrán estar situadas en canales angostos ni en lugares donde puedan entorpecer la utilización de las rutas marítimas ordinarias indispensables para la navegación internacional.

### Comentario

1) Si el artículo 69 enuncia en términos generales el principio fundamental de que el régimen jurídico de las aguas suprayacentes y del espacio aéreo situado sobre ellos permanece invariable, el artículo 71 aplica ese principio esencial a las manifestaciones más importantes de la libertad del mar, que son la navegación y la pesca. El párrafo 1 de este artículo dispone que la exploración de la plataforma continental no puede tener como consecuencia un entorpecimiento injustificable de la navegación, de la pesca o de la conservación de los recursos vivos del mar. Se advertirá, sin embargo, que ese artículo no prohíbe un entorpecimiento cualquiera, sino sólo los entorpecimientos injustificables. Las modalidades y el alcance de esta limitación han dado lugar a prolongadas discusiones en el seno de la Comisión. El desarrollo progresivo del derecho internacional que se realiza dentro de reglas establecidas impone a menudo que esas reglas sean modificadas para tener en cuenta intereses nuevos y necesidades nuevas. La amplitud de esas modificaciones está necesariamente en relación con la importancia relativa de las necesidades y de los intereses de que se trate. Por consiguiente, al estipular que la exploración y la explota-

ción de la plataforma continental no han de tener nunca como consecuencia un entorpecimiento de la navegación y de la pesca, se llegaría, en muchos casos, a convertir, por decirlo así, en teóricos no sólo los derechos soberanos de exploración y de explotación, sino también el objetivo de los artículos aprobados. Aquí se trata claramente de pesar los intereses en cuestión, unos en relación con otros. Un entorpecimiento importante de la navegación y de la pesca puede estar justificado en ciertos casos. En cambio, un entorpecimiento insignificante no estará justificado si no va unido a exigencias bien comprendidas de la exploración y de la explotación de la plataforma continental. Si, en un primer momento, es el Estado ribereño quien ha de apreciar el carácter razonable — o el fundamento — de las medidas adoptadas, en caso de desacuerdo, la cuestión ha de ser decidida según lo dispuesto en el artículo 73, que trata de la solución de los conflictos relativos a la interpretación y a la aplicación de los artículos.

2) Por lo que toca a la conservación de los recursos vivos del mar, hay que tomar todas las medidas para evitar, en cuanto sea posible, los daños causados por la explotación del subsuelo, así como por las exploraciones sísmicas realizadas con motivo de investigaciones petroleras y por los escapes de las tuberías.

3) Los párrafos 2 a 5 tratan de las instalaciones necesarias para la exploración y la explotación de la plataforma continental, de las zonas de seguridad establecidas alrededor de esas instalaciones, así como de las medidas indispensables para proteger las instalaciones. Estas disposiciones están también subordinadas a la prohibición de entorpecer de una manera injustificada la libertad de la pesca y de la navegación. Aunque la Comisión no ha creído indispensable precisar la extensión de las zonas de seguridad, cree que, de una manera general, un radio de 500 metros como máximo sería suficiente.

4) Las partes interesadas, es decir, no solamente los gobiernos, sino también las agrupaciones interesadas en la navegación y en la pesca, deberían ser advertidas de la construcción de las instalaciones para que éstas pudieran ser indicadas en las cartas marinas. En todo caso, esas instalaciones deberían estar provistas de aparatos indicadores (luces, señales sonoras, radar, boyas, etc.).

5) No existe en principio obligación alguna de revelar de antemano los proyectos de una posible construcción de instalaciones. Pero cuando la construcción, incluso la de instalaciones provisionales, pueda perturbar la navegación, los aparatos indicadores habrán de ser mantenidos como si se tratase de instalaciones ya terminadas y, en la medida de lo posible, habrá que dar aviso de que están instaladas. Si las instalaciones son abandonadas, o ya no sirven, habrá que quitarlas completamente.

6) Por lo que toca al régimen aplicable a las instalaciones, la Comisión ha creído oportuno estipular expresamente en el párrafo 3 del presente artículo que no tendrán la condición jurídica de islas y que el Estado ribereño no podrá reivindicar mares territoriales que le sean propios ni invocar su existencia para la delimitación del mar territorial. De un modo especial, esas instalaciones no podrán ser tomadas en cuenta para la determinación de la línea de base. Estarán, en cambio, sometidas a la jurisdicción del Estado ribereño por lo que toca al mantenimiento del orden y de la competencia de los tribunales en materia civil y en materia penal.

7) Aunque, de una manera general, al establecer el criterio del entorpecimiento injustificado, la Comisión ha creído conveniente evitar toda apariencia de rigidez en la adaptación del principio reconocido de la libertad del mar a una situación que es esencialmente nueva, ha

considerado oportuno negar expresamente todo derecho a entorpecer la navegación en ciertas zonas del mar. Tales como están enumeradas en el párrafo 5 del presente artículo, esas zonas son los canales angostos y las rutas marítimas ordinarias indispensables para la navegación internacional. Hay que comprender también los estrechos, en el sentido corriente de la palabra. La importancia que tienen esas zonas para la navegación internacional es tal que, si se aplica a ellas el criterio de la equivalencia y de la importancia relativa de los intereses en juego, hay que prohibir en ellas la construcción de instalaciones o la creación de zonas de seguridad, incluso si esas instalaciones y esas zonas son necesarias para la exploración y la explotación de la plataforma continental.

### *Artículo 72*

1. Cuando una misma plataforma continental sea adyacente al territorio de dos o más Estados cuyas costas estén situadas una frente a otra, su delimitación se efectuará por acuerdo entre estos Estados. A falta de acuerdo, y salvo si circunstancias especiales justifican otras delimitaciones, la delimitación estará constituida por la línea media cuyos puntos sean todos equidistantes de las líneas de base desde donde se mide la extensión del mar territorial de cada país.

2. Cuando una misma plataforma continental sea adyacente al territorio de dos Estados limítrofes, su delimitación se efectuará por acuerdo entre ellos. A falta de acuerdo, y si circunstancias especiales no justifican otra delimitación, ésta se efectuará aplicando el principio de la equidistancia de las líneas de base desde donde se mide la extensión del mar territorial de cada país.

### *Comentario*

1) Por lo que toca a la determinación de los límites de la plataforma continental, la Comisión se ha inspirado en los mismos principios que sirven de base a los artículos 12 y 14 referentes a la delimitación de los mares territoriales. Lo mismo que para los límites de los mares territoriales, ha de estar previsto que es posible separarse de la regla cuando una configuración excepcional de la costa o la presencia de islas o de canales navegables lo exijan. Este caso se podrá presentar bastante a menudo. La regla adoptada está por ello dotada de una cierta elasticidad.

2) Sería una ventaja poder trazar las líneas de demarcación en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente. Pero como, de todos modos, la importancia de esas indicaciones, para los que se sirven de esas cartas, es menor que cuando se trata de las delimitaciones del mar territorial, la Comisión se ha abstenido de imponer una obligación a este respecto.

### *Artículo 73*

Toda controversia entre Estados que surja con motivo de la interpretación o de la aplicación de los artículos 67 a 72 se someterá a la Corte Internacional de Justicia, a petición de cualquiera de las partes, salvo que éstas convengan en buscar la solución por otro medio pacífico.

### *Comentario*

1) El texto del proyecto, aprobado en el quinto período de sesiones, contenía una cláusula general de arbitraje, en virtud de la cual los litigios que surgieran entre Estados con motivo de la interpretación o de la aplicación de los artículos, serían sometidos al arbitraje a petición de cualquiera de las partes.

2) En el octavo período de sesiones, la Comisión ha

modificado este artículo en el sentido de que los litigios serán resueltos por las partes de la manera que ellas establecerán, de común acuerdo. A falta de acuerdo, cada una de las partes tendrá el derecho de someter el litigio a la Corte Internacional de Justicia.

3) La mayoría de la Comisión ha considerado que una cláusula que impusiera el arbitraje obligatorio no tendría gran utilidad práctica si no se regulaba al mismo tiempo, como lo ha hecho la Comisión, el procedimiento para los conflictos relativos a la protección de los recursos vivos del mar. Se ha hecho, sin embargo, observar que, en esta materia, los conflictos no tendrían un carácter extremadamente técnico como en el caso de la conservación de los recursos. Por estos motivos, se ha pensado que se podía sustituir el arbitraje por la jurisdicción de la Corte Internacional de Justicia.

4) La Comisión no ha compartido la opinión de algunos de sus miembros, que se opusieron a que en el proyecto se insertase una cláusula que hiciera obligatorios el arbitraje o la jurisdicción de la Corte, alegando que no había motivo para imponer a los Estados uno solo de los distintos procedimientos previstos en el derecho internacional contemporáneo y, en particular, en el Artículo 33 de la Carta de las Naciones Unidas, para la solución pacífica de los conflictos internacionales. También señalaron que la inserción de semejante cláusula haría al proyecto inaceptable para muchísimos Estados. Sin embargo, la mayoría de la Comisión opinó que esa cláusula se imponía. Los artículos relativos a la plataforma continental son el resultado de una tentativa de conciliación entre los principios reconocidos de derecho internacional aplicables al régimen de alta mar y el reconocimiento de los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental. Basada, como es debido, en la necesidad continua de apreciar la importancia de los intereses en juego de una y otra parte, esta solución de conciliación tiene que ir unida a una cierta facultad de apreciación. Será necesario a menudo remitirse a una apreciación subjetiva, con las consiguientes posibilidades de impugnación, para saber si, según los términos del párrafo 1 del artículo 71, las medidas tomadas por el Estado ribereño para la exploración y la explotación de la plataforma continental entorpecen de un modo "injustificable" la navegación o la pesca; si, como se dice en el párrafo 2 del mismo artículo, las zonas de seguridad establecidas por el Estado ribereño no exceden de una distancia "razonable" en relación con las instalaciones; si, en las palabras del párrafo 5 de este artículo, una ruta marítima es "ordinaria" y es "indispensable para la navegación internacional"; por último, si el Estado ribereño, cuando impide la colocación de cables submarinos o de tuberías, actúa efectivamente dentro del espíritu del artículo 70 que no autoriza una decisión así, salvo si puede clasificarse entre las medidas "razonables" que sea necesario adoptar para la exploración y la explotación de la plataforma continental. Si no se mantiene dentro de los límites del respeto del derecho y no se aplica imparcialmente, el nuevo régimen de la plataforma continental puede poner en peligro el principio superior de la libertad del mar. Por estas razones, parece esencial que los Estados que estén en desacuerdo sobre la exploración y la explotación de la plataforma continental estén obligados a someter a un órgano imparcial todos los conflictos que surjan a este respecto. Por esta razón, la mayoría de la Comisión ha considerado necesaria esa cláusula. Incumbe a las partes determinar de qué manera quieren resolver sus litigios; de todos modos, si no pueden ponerse de acuerdo, el conflicto podrá ser sometido a la Corte Internacional de Justicia.

### **Capítulo III**

## **ESTADO DE LOS TRABAJOS REFERENTES A OTRAS MATERIAS ESTUDIADAS POR LA COMISION**

### **I. Derecho de los tratados**

34. El relator especial del derecho de los tratados, Sir Gerald Fitzmaurice, presentó un informe en el octavo período de sesiones (A/CN.4/101). Por falta de tiempo, la Comisión no lo ha podido estudiar a fondo; de todos modos, en las 368a. a 370a. sesiones ha examinado algunas cuestiones de carácter general que le fueron sometidas por el relator especial, acerca de la forma y alcance de la codificación prevista en esta materia. Se pidió al relator especial que prosiguiese su labor teniendo en cuenta esos debates.

### **II. Responsabilidad de los Estados**

35. En las 370a. a 373a. sesiones, la Comisión estudió las bases de discusión presentadas por el relator

especial, Sr. F. V. García Amador, en el capítulo X de su informe titulado "Responsabilidad internacional" (A/CN.4/96). Sin pronunciarse sobre ninguna cuestión, la Comisión pidió al relator especial que prosiguiese su labor teniendo en cuenta las opiniones expuestas por los miembros de la Comisión.

### **III. Relaciones e inmunidades consulares**

36. En las 373a. y 374a. sesiones, la Comisión estudió algunas cuestiones sobre las que el relator especial, Sr. J. Zourek, deseaba conocer la opinión de los miembros de la Comisión para que le guiaran en la elaboración de su informe para el décimo período de sesiones. Se pidió al relator especial que prosiguiese su labor teniendo en cuenta lo dicho durante el debate.



## Capítulo IV

### OTRAS DECISIONES DE LA COMISION

#### I. La cuestión de la reforma del artículo 11 del Estatuto de la Comisión

37. En la resolución 986 (X) del 3 de diciembre de 1955, la Asamblea General invitó a la Comisión a que diera a conocer su opinión acerca de si convendría modificar el artículo 11 de su Estatuto, que trata de la provisión de las vacantes que se produzcan después de la elección, teniendo en cuenta que la duración del mandato de sus miembros se ha aumentado de tres a cinco años.

38. La Comisión ha estudiado detenidamente una propuesta que recomendaba a la Asamblea General que el artículo 11 se reformase de manera que las vacantes que se produzcan después de la elección sean cubiertas por la Asamblea General y no por la Comisión, que es lo que prescribe el texto del actual artículo. La Comisión decidió no aprobar esta propuesta basándose sobre todo en que como la Asamblea General se reúne poco después de terminarse un período de sesiones de la Comisión, estaría obligada a proveer esas vacantes con un cierto retraso, lo que daría como resultado que la Comisión tendría que funcionar, al menos durante un período de sesiones, sin que la vacante se hubiera cubierto.

#### II. Publicación de los documentos de la Comisión

39. En la resolución 987 (X) del 3 de diciembre de 1955 la Asamblea General dió instrucciones al Secretario General acerca de la impresión de los documentos de la Comisión e invitó a esta última a dar a conocer su punto de vista al Secretario General a fin de guiarle en la selección y preparación de los documentos destinados a ser impresos, invitándole también a someter de nuevo, si lo juzgase necesario, la cuestión de la impresión de los documentos a la Asamblea General.

40. La Comisión ha estudiado la cuestión tomando como punto de partida una nota de la Secretaría (A/CN.4/L.67).

41. La Comisión no ha creído necesario someter nuevamente a la Asamblea la cuestión de la impresión de los documentos.

42. La Comisión recomienda que las actas y documentos se publiquen en forma de anuario, en uno o dos tomos según el volumen de documentación de cada período de sesiones. En cuanto a la presentación, propone que el anuario conste de tres partes, a saber:

a) Los informes de los relatores especiales, las comunicaciones de los gobiernos y los memorandums y estudios de la Secretaría (es decir, esencialmente los documentos publicados para preparar cada período de sesiones);

b) Las actas resumidas y los documentos de trabajo publicados durante el período de sesiones, y

c) El informe sobre la labor realizada en el período de sesiones.

La Comisión estima indispensable que el informe sobre cada período de sesiones figure en el anuario y que este último lleve un índice.

43. El Presidente decidirá al final de cada período de sesiones los documentos que hayan de ser incluidos en el anuario, actuando en nombre de la Comisión y en consulta con el Secretario.

44. La Comisión propone que la publicación se titule "Anuario de la Comisión de Derecho Internacional".

45. En cuanto a la publicación de los documentos de los anteriores períodos de sesiones, la Comisión recomienda que se dé prioridad a los períodos de sesiones en que se ha discutido el derecho del mar.

#### III. Colaboración con los organismos interamericanos

46. La Comisión escuchó una declaración que hizo su Secretario, al presentar el informe (A/CN.4/102) que había elaborado acerca de la tercera reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos, celebrado en Ciudad de México del 17 de enero al 4 de febrero de 1956, y al que asistió en calidad de observador de la Comisión. También escuchó una declaración del Sr. M. Canyes, representante del Secretario General de la Organización de los Estados Americanos.

47. A propuesta del Presidente, la Comisión ha aprobado la siguiente resolución:

*"La Comisión de Derecho Internacional,*

*"Recordando las resoluciones aprobadas en sus sexto y séptimo períodos de sesiones, relativas a la colaboración con los organismos interamericanos,*

*"Considerando que conviene proseguir las relaciones establecidas entre la Comisión y el Consejo Interamericano de Jurisconsultos mediante la participación de sus Secretarios respectivos en las reuniones de estos Organismos,*

*"1. Manifiesta su satisfacción al Secretario General de las Naciones Unidas por haber enviado al Secretario de la Comisión a la tercera reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos;*

*"2. Se da por enterada del informe del Secretario sobre esta reunión;*

*"3. Da gracias al Secretario General de la Organización de los Estados Americanos por haber enviado al Director Adjunto del Departamento de Derecho Internacional de la Unión Panamericana para que asista al octavo período de sesiones de la Comisión;*

*"4. Pide al Secretario General de las Naciones Unidas que autorice al Secretario de la Comisión para que asista en calidad de observador de la Comisión a la cuarta reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos, que se celebrará en Santiago de Chile en 1958, y para que informe a la Comisión en su próximo período de sesiones."*



#### **IV. Presencia del relator en el 11° período de sesiones de la Asamblea General**

48. A propuesta del Presidente, la Comisión ha decidido que el Sr. François, Relator en el actual período de sesiones, que ha sido relator especial sobre el régimen de la alta mar y el régimen del mar territorial desde que la Comisión comenzó a trabajar sobre estas materias, asista al 11° período de sesiones de la Asamblea General y facilite, sobre el proyecto referente al derecho del mar, aprobado por la Comisión, cuantos datos puedan ser necesarios cuando la Asamblea examine la cuestión.

#### **V. Fecha y lugar del próximo período de sesiones**

49. De acuerdo con las disposiciones del artículo 12 de su Estatuto, modificado por la resolución 984 (X) de la Asamblea General, de fecha 3 de diciembre de 1955, la Comisión ha decidido celebrar su próximo período de sesiones en Ginebra (Suiza), durante un período de 10 semanas a partir del 23 de abril de 1957.

50. En vista de que la mayor parte del actual período de sesiones se ha dedicado al estudio del derecho del mar para poder terminar la labor de la Comisión en esta materia, en cumplimiento de lo dispuesto en la resolución 899 (IX) de la Asamblea General, de fecha 14 de diciembre de 1954, la Comisión estima que un período de sesiones de 10 semanas de duración representa el mínimo necesario para poder realizar progresos sensibles en el estudio de los otros cinco temas importantes de su programa.

51. La fecha de apertura de su próximo período de sesiones fué fijada por la Comisión para evitar que coincida con el período estival de sesiones del Consejo Económico y Social, como se pide en la resolución 694 (VII) de la Asamblea General, de fecha 20 de diciembre de 1952. Ahora bien, la Comisión preferiría por muchas razones que en el porvenir sus períodos de sesiones comenzasen más tarde, y confía en que sus deseos se tendrán en cuenta cuando se revise el programa de conferencias de la Sede y de la Oficina Europea.

# AGENTES DE VENTA DE LAS PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

## ALEMANIA

R. Eisenschmidt, Schwanthaler Strasse 59, Frankfurt/Main.  
Elwert & Meurer, Hauptstrasse 101, Berlin-Schöneberg.  
Alexander Horn, Spiegelgasse 9, Wiesbaden.  
W. E. Saarbach, Gertrudenstrasse 30, Köln (1).

## ARGENTINA

Editorial Sudamericana, S.A., Alsina 500, Buenos Aires.

## AUSTRALIA

H. A. Goddard, A.M.P. Bldg., 50 Miller St., North Sydney; 90 Queen St., Melbourne.  
Melbourne University Press, 369/71 Lonsdale Street, Melbourne C.1.

## AUSTRIA

Gerold & Co., Graben 31, Wien, 1.  
B. Wüllerstorff, Markus Sittikusstrasse 10, Salzburg.

## BELGICA

Agence et Messageries de la Presse, S.A., 14-22, rue du Persil, Bruxelles.  
W. H. Smith & Son, 71-75, boulevard Adolphe-Max, Bruxelles.

## BIRMANIA

Curator, Govt. Book Depot, Rangoon.

## BOLIVIA

Librería Selecciones, Casilla 972, La Paz.

## BRASIL

Livraria Agir, Rua Mexico 98-B, Caixa Postal 3291, Rio de Janeiro.

## CANADA

Ryerson Press, 299 Queen St. West, Toronto.

## CEILAN

Lake House Bookshop, Assoc. Newspapers of Ceylon, P.O. Box 244, Colombo.

## COLOMBIA

Librería Buchholz, Bogotá.  
Librería Nacional, Ltda., Barranquilla.  
Librería América, Medellín.

## COREA

Eul-Yoo Publishing Co., Ltd., 5, 2-KA, Chongno, Seoul.

## COSTA RICA

Imprenta y Librería Trejos, Apartado 1313, San José.

## CUBA

La Casa Belga, O'Reilly 455, La Habana.

## CHECOSLOVAQUIA

Československý Spisovatel, Národní Třída 9, Praha 1.

## CHILE

Editorial del Pacífico, Ahumada 57, Santiago.  
Librería Ivens, Casilla 205, Santiago.

## CHINA

The World Book Co., Ltd., 99 Chung King Road, 1st Section, Taipeh, Taiwan.  
The Commercial Press, Ltd., 211 Honan Rd., Shanghai.

## DINAMARCA

Einar Munksgaard, Ltd., Nørregade 6, København, K.

## ECUADOR

Librería Científica, Guayaquil y Quito.

## EL SALVADOR

Manuel Navas y Cía., 1a. Avenida sur 37, San Salvador.

## ESPAÑA

Librería Mundi-Premsa, Castello 37, Madrid.  
Librería Bosch, 11 Ronda Universidad, Barcelona.

## ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

International Documents Service, Columbia University Press, 2960 Broadway, New York 27, N. Y.

## ETIOPIA

International Press Agency, P.O. Box 120, Addis Ababa.

## FILIPINAS

Alemar's Book Store, 749 Rizal Avenue, Manila.

## FINLANDIA

Akateeminen Kirjakauppa, 2 Keskuskatu, Helsinki.

## FRANCIA

Editions A. Pédone, 13, rue Soufflot, Paris (Ve).

## GHANA

University College Bookshop, P.O. Box 4, Achimota, Accra.

## GRECIA

Kauffmann Bookshop, 28 Stadion Street, Athenes.

## GUATEMALA

Sociedad Económico-Financiera, 6a. Av. 14-33, Ciudad de Guatemala.

## HAITI

Librairie "A la Caravelle", Port-au-Prince.

## HONDURAS

Librería Panamericana, Tegucigalpa.

## HONG KONG

The Swindon Book Co., 25 Nathan Road, Kowloon.

## INDIA

Orient Longmans, Calcutta, Bombay, Madras, New Delhi & Hyderabad.  
Oxford Book & Stationery Co., New Delhi y Calcutta.

P. Varadachary & Co., Madras.

## INDONESIA

Pembangunan, Ltd., Gunung Sahari 84, Djakarta.

## IRAN

"Guity", 482 Ferdowsi Avenue, Teheran.

## IRAK

Mackenzie's Bookshop, Baghdad.

## IRLANDA

Stationery Office, Dublin.

## ISLANDIA

Bokaverzlun Sigfusar Eymundssonar H. F., Austurstraeti 18, Reykjavik.

## ISRAEL

Blumstein's Bookstores, Ltd., 35 Allenby Road, Tel Aviv.

## ITALIA

Librería Commissionaria Sansoni, Via Gino Capponi 26, Firenze, y Lungotevere Arnaldo da Brescia 15, Roma.

## JAPON

Maruzen Company, Ltd., 6 Tori-Nichome, Nihonbashi, Tokyo.

## JORDANIA

Joseph I. Bahous & Co., Dar-ul-Kutub, Box 66, Amman.

## LIBANO

Librairie Universelle, Beyrouth.

## LIBERIA

J. Momolu Kamara, Monrovia.

## LUXEMBURGO

Librairie J. Schummer, Luxembourg.

## MEXICO

Editorial Hermes, S.A., Ignacio Mariscal 41, México, D.F.

## NORUEGA

Johan Grundt Tanum Forlag, Kr. Augustsgt. 7A, Oslo.

## NUEVA ZELANDIA

United Nations Association of New Zealand, C.P.O. 1011, Wellington.

## PAISES BAJOS

N.V. Martinus Nijhoff, Lange Voorhout 9, 's-Gravenhage.

## PAKISTAN

The Pakistan Co-operative Book Society, Dacca, East Pakistan.

Publishers United, Ltd., Lahore.

Thomas & Thomas, Karachi, 3.

## PANAMA

José Menéndez, Plaza de Arango, Panamá.

## PARAGUAY

Agencia de Librerías de Salvador Nizza, Calle Pte. Franco No. 39-43, Asunción.

## PERU

Librería Internacional del Perú, S.A., Lima.

## PORTUGAL

Livraria Rodrigues, 186 Rua Aurea, Lisboa.

## REINO UNIDO

H. M. Stationery Office, P.O. Box 569, London, S.E.1.

## REPUBLICA ARABE UNIDA

Librairie "La Renaissance d'Egypte", 9 Sh. Adly Pasha, Cairo.

Librairie Universelle, Damas.

## REPUBLICA DOMINICANA

Librería Dominicana, Mercedes 49, Ciudad Trujillo.

## SINGAPUR

The City Book Store, Ltd., Collyer Quay.

## SUECIA

C. E. Fritze's Kungl. Hovbokhandel A-B, Fredsgatan 2, Stockholm.

## SUIZA

Librairie Payot, S.A., Lausanne, Genève.  
Hans Raunhardt, Kirchgasse 17, Zürich 1.

## TAILANDIA

Pramuan Mit, Ltd., 55 Chakrawat Road, Wat Tuk, Bangkok.

## TURQUIA

Librairie Hachette, 469 Istiklal Caddesi, Beyoglu, Istanbul.

## UNION DE REPUBLICAS SOCIALISTAS SOVIETICAS

Mezhdurannodnaya Knyiga, Smolenskaya Ploshchad, Moskva.

## UNION SUDAFRICANA

Van Schaik's Bookstore (Pty.), Ltd., Box 724, Pretoria.

## URUGUAY

Representación de Editoriales, Prof. H. D'Elia, Plaza Cagancha 1342, 1° piso, Montevideo.

## VENEZUELA

Librería del Este, Av. Miranda, No. 52, Edif. Galipán, Caracas.

## VIET-NAM

Librairie-Papeterie Xuân Thu, 185, rue Tu-Do, B.P. 283, Saigón.

## YUGOSLAVIA

Cankarjeva Založba, Ljubljana, Slovenia.  
Drzavno Preduzece, Jugoslovenska Knjiga, Terazije 27/11, Beograd.  
Prosvjeta, 5, Trg. Bratstva i Jedinstva, Zagreb.

[59S1]

*En aquellos países donde aún no se han designado agentes de venta los pedidos o consultas deben dirigirse a: Sección de Ventas y Distribución, Naciones Unidas, Nueva York (EE.UU. de A.); o Sección de Ventas, Oficina de las Naciones Unidas, Palacio de las Naciones, Ginebra (Suiza).*