

escandinavos. Ese tipo de fenómeno constituye un ejemplo de lo que es en realidad el mundo del transporte marítimo.

37. La cuestión de los buques de propiedad del Estado utilizados con fines comerciales tal vez sea menos sencilla de lo que la Convención de Bruselas de 1926 parece dar a entender. Las observaciones formuladas durante el debate, en particular por el Sr. Ogiso (1840.ª sesión), el Sr. Balanda y el Jefe Akinjide, han de tomarse en cuenta: habrá que excluir de la norma general del artículo 19 las operaciones que no sean de carácter mercantil. Piensa, por ejemplo, en las transacciones entre gobiernos para el transporte marítimo de suministros de socorro o en una operación triangular como, por ejemplo, el transporte marítimo hacia África de arroz comprado en Tailandia por el Japón. En una transacción de esa índole, el arroz no constituye una carga de carácter mercantil, y no debería estar sujeto a embargo ni a secuestro, puesto que está destinado a ser utilizado con fines gubernamentales.

38. Por todos estos motivos, el Relator Especial retira la variante A del artículo 19 y revisará la variante B en la forma sugerida por el Sr. Ogiso y por Sir Ian Sinclair. Además, a fin de sustituir concretamente términos jurídicos ingleses, suprimirá también la referencia a «y/u otro buque», en otras palabras, la jurisdicción sobre buques hermanos («sister-ship jurisdiction»).

39. Una vez introducidas esas modificaciones, el párrafo 1 del nuevo texto del artículo 19 se formulará del siguiente modo:

«1. Si un Estado tiene la propiedad o la posesión de un buque en servicio comercial o lo utiliza o explota por otro concepto y los litigios que surjan con motivo de la explotación comercial del buque corresponden a la jurisdicción de un tribunal de otro Estado, se considerará que el Estado ha consentido en que se ejerza tal jurisdicción en los procedimientos promovidos contra el buque, el cargamento y el propietario o el explotador si, al nacer el derecho de acción, el buque y el cargamento pertenecientes a ese Estado eran utilizados entonces o estaban destinados a ser utilizados exclusivamente para fines comerciales; por consiguiente, salvo pacto en contrario, no podrá invocar la inmunidad de jurisdicción en ese procedimiento.»

El párrafo 2 se modificará en consecuencia y el párrafo 3 podrá decir lo siguiente:

«3. Los procedimientos que guarden relación con la explotación comercial de un buque de propiedad estatal por una entidad independiente serán admisibles si se promueven contra la entidad independiente que explota el buque.»

Una formulación de esa índole tal vez responda a las preocupaciones expresadas en la Comisión. El Relator Especial presentará esa revisión del artículo 19 para que, si se dispone de tiempo, se examine en el presente período de sesiones y, en caso contrario, en el próximo período de sesiones.

Se levanta la sesión a las 13.05 horas.

1842.ª SESIÓN

Lunes 18 de junio de 1984, a las 15.05 horas

Presidente: Sr. Alexander YANKOV

Miembros presentes: Jefe Akinjide, Sr. Balanda, Sr. Díaz González, Sr. El Rasheed Mohamed Ahmed, Sr. Evensen, Sr. Francis, Sr. Jagota, Sr. Koroma, Sr. Laclea Muñoz, Sr. Malek, Sr. McCaffrey, Sr. Ni, Sr. Ogiso, Sr. Quentin-Baxter, Sr. Razafindralambo, Sr. Reuter, Sir Ian Sinclair, Sr. Stavropoulos, Sr. Thiam, Sr. Ushakov.

Estatuto del correo diplomático y de la valija diplomática no acompañada por un correo diplomático (continuación*) [A/CN.4/374 y Add.1 a 4¹, A/CN.4/379 y Add.1², A/CN.4/382³, A/CN.4/L.369, secc. E, ILC(XXXVI)/Conf.Room Doc.3]

[Tema 4 del programa]

PROYECTO DE ARTÍCULOS
PRESENTADO POR EL RELATOR ESPECIAL⁴
(continuación)

ARTÍCULO 30 (Estatuto del comandante de una aeronave comercial, el capitán de un buque mercante o el miembro autorizado de la tripulación),

ARTÍCULO 31 (Indicación de la calidad de la valija diplomática),

ARTÍCULO 32 (Contenido de la valija diplomática),

ARTÍCULO 33 (Estatuto de la valija diplomática confiada al comandante de una aeronave comercial, al capitán de un buque mercante o al miembro autorizado de la tripulación),

ARTÍCULO 34 (Estatuto de la valija diplomática enviada por correo o por otros medios) y

ARTÍCULO 35 (Facilidades generales concedidas a la valija diplomática)⁵ (continuación)

* Reanudación de los trabajos de la 1832.ª sesión.

¹ Reproducido en *Anuario... 1983*, vol. II (primera parte).

² Reproducido en *Anuario... 1984*, vol. II (primera parte).

³ *Idem.*

⁴ El texto de los proyectos de artículos examinados por la Comisión en anteriores períodos de sesiones se ha reproducido de la manera siguiente:

Arts. 1 a 8 y correspondientes comentarios, aprobados provisionalmente por la Comisión en su 35.º período de sesiones: *Anuario... 1983*, vol. II (segunda parte), págs. 59 y ss.

Arts. 9 a 14, remitidos al Comité de Redacción en el 34.º período de sesiones de la Comisión: *ibid.*, págs. 51 y 52, notas 189 a 194.

Arts. 15 a 19, remitidos al Comité de Redacción en el 35.º período de sesiones de la Comisión: *ibid.*, págs. 54 y 55, notas 202 a 206.

⁵ Para el texto de los artículos, véase 1830.ª sesión, párr. 1.

1. El Sr. RAZAFINDRALAMBO dice que los proyectos de artículos que se examinan tienen especial importancia para los países que no están en condiciones de disponer de los servicios de un correo diplomático profesional y se ven obligados, como se dice en el párrafo 1 del artículo 27 de la Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas, de 1961, a recurrir a « todos los medios de comunicación adecuados » para mantener vínculos con sus misiones diplomáticas y consulares. En el caso de la valija diplomática, el medio más utilizado probablemente sea el de las líneas aéreas. Pero ese medio de transporte está muy lejos de ofrecer las mismas garantías de protección y de seguridad que un correo diplomático, y el Relator Especial ha dicho con razón que :

La importancia cada vez mayor del estatuto de la valija diplomática ha de evaluarse también desde el punto de vista de la práctica generalizada de utilizar valijas diplomáticas no acompañadas por correos diplomáticos. [...] (A/CN.4/374 y Add.1 a 4, párr. 246).

La importancia de ese estatuto se desprende también claramente del título del tema, que se refiere tanto al estatuto del correo diplomático como al de la valija diplomática no acompañada por un correo diplomático. Por eso, el segundo aspecto del tema debe examinarse con el mismo cuidado que el primero.

2. A juzgar por la experiencia de algunos de los Estados que envían, la práctica, confirmada por las cuatro convenciones de codificación, de encomendar la valija al comandante de una aeronave comercial dista mucho de ser satisfactoria. En primer lugar, significa que la valija se confía *intuitu personae* a un piloto determinado de una compañía de aviación porque ese piloto debe transportar documentos oficiales. Pero algunas valijas diplomáticas enviadas a misiones alejadas tienen que atravesar varios continentes, pasar por varios aeropuertos y cambiar de líneas aéreas. En estas condiciones no es posible encomendar la valija al comandante de la aeronave que sólo hará la primera parte del trayecto. Aunque no haya cambio de aeronave, puede ser que haya cambio de tripulación : entre París y Tananarive, por ejemplo, la tripulación cambia tres veces. Cabe entonces preguntarse si el comandante de una aeronave tendrá que entregar la valija diplomática al comandante que lo sustituya. En cada traspaso de la valija, las responsabilidades son menos claras ; puede que se dé a la valija el mismo trato que a una maleta cualquiera y que se deje en algún rincón del avión.

3. Los Estados expedidores que no pueden recurrir a pilotos *intuitu personae* tienen que valerse de otros medios que no parecen corresponder a ninguna de las categorías enumeradas en el informe (*ibid.*, párr. 217), sino que más bien corresponden al proyecto de artículo 34. No confían la valija diplomática a los pilotos de la línea aérea, sino que la envían como carga aérea por una compañía de transporte aéreo. Es la práctica corriente en la mayoría de los países del tercer mundo, cuya experiencia no es nada alentadora. Ha habido muchos ejemplos de valijas diplomáticas confiadas a empresas de transporte aéreo que han sido encontradas en un aeropuerto rasgadas y vacías. Una empresa de transporte aéreo, a la que la Embajada de Madagascar en París había confiado su valija diplomática, afirmó que había perdido esa valija en el camino, cuando se dirigía al aeropuerto de Orly. Por muchas razones de carácter financiero, algunos países se ven no obstante obli-

gados a recurrir a tales medios, por lo menos para el envío de documentos oficiales no confidenciales. Como ha señalado el Jefe Akinjide (1825.ª sesión), los países africanos se ven obligados, aun en las relaciones Sur-Sur, a pasar por las principales capitales de Europa. Algunos países europeos, ya sea por su posición geográfica o como resultado de la función histórica que han desempeñado en la época colonial, han pasado a ser lugares de tránsito casi obligados. A ello se añade que tal situación no sólo presenta inconvenientes para los países africanos, en vista de la política de interés cultural y económico que los países europeos siguen aplicando en particular con sus ex colonias. En todo caso, para los países del tercer mundo, las disposiciones relativas a la condición jurídica de la valija diplomática no acompañada son de especial importancia.

4. El proyecto de artículo 30 no sólo trata del estatuto del comandante de una aeronave comercial o del capitán de un buque mercante, sino también del de un miembro autorizado de la tripulación, lo cual constituye una novedad con respecto a las convenciones de codificación. Pero el estatuto de un miembro autorizado de la tripulación no se deriva de ninguna práctica importante de los Estados, y casi no parece necesario tenerlo en cuenta, puesto que sólo pueden presentarse dos casos. En el primer caso, el comandante o el capitán no puede hacerse cargo de la valija diplomática en el momento de la partida y el Estado que envía debe recurrir a otro medio de comunicación. En el segundo caso, el comandante o capitán acepta la responsabilidad de la valija diplomática y no parece haber motivo alguno por el que deba subsiguientemente entregarla a un simple miembro de la tripulación, a menos que haya un cambio en la tripulación ; pero incluso en ese caso confiaría la valija a su sustituto. Debe excluirse, pues, la posibilidad de encomendar la valija a un miembro de la tripulación de una aeronave o de un buque.

5. El párrafo 4 del artículo 30 trata de la entrega de la valija por el comandante o el capitán a los miembros de la misión diplomática del Estado que envía, pero no menciona el caso de la entrega de la valija por la misión al comandante o capitán para que la transporte al Estado que envía. El párrafo 4 debería modificarse para subsanar esta omisión. Además, deberían especificarse las obligaciones del Estado receptor.

6. La indicación del estatuto de la valija diplomática a que se refiere el artículo 31 es necesaria, aunque eso no sea suficiente para evitar la comisión de delitos contra la valija diplomática no acompañada por un correo diplomático. Las precauciones que se adoptan para identificar la valija tienen principalmente por objeto evitar toda confusión con una maleta ordinaria y asegurar el respeto de los privilegios e inmunidades atribuidos a la valija. De hecho, los signos de identificación sólo facilitan la labor de quienes tratan de violar el carácter reservado de la correspondencia oficial del Estado que envía.

7. La formulación del artículo 31 se ha basado en las disposiciones correspondientes de las cuatro convenciones de codificación y sólo exigen comentarios en la medida en que el Relator Especial se ha apartado de esos textos. Mientras que en el artículo 27 de la Convención de Viena de 1961 sólo se exige que los bultos que constituyan la

valija diplomática estén provistos de signos exteriores visibles indicadores de su carácter, con arreglo al párrafo 2 del artículo 31 los bultos que constituyen la valija diplomática, cuando no vayan acompañados de un correo diplomático, «deberán llevar también una indicación visible de su punto de destino y de su destinatario, así como de los puntos intermedios de la ruta o los puntos de transbordo». Aunque parezca obvio que se indique el destino y el consignatario, no se ve cuál puede ser la necesidad práctica de indicar «los puntos intermedios de la ruta o los puntos de transbordo». De hecho, algunas líneas aéreas siguen rutas diferentes según el día o el número de vuelo, y esas rutas no siempre se conocen con antelación. No es esencial, pues, indicar los puntos intermedios ni los puntos de transbordo. En cuanto al párrafo 3, el Sr. Razafindralambo se pregunta por qué la determinación del tamaño o peso máximo de la valija diplomática tiene carácter obligatorio; bastaría con que fuera facultativa.

8. El artículo 32, que trata del contenido de la valija diplomática, es muy importante porque está destinado a evitar abusos y a proteger los intereses del Estado receptor o de un Estado de tránsito cuando la valija no sea transbordada automáticamente. El Relator Especial se ha abstenido, acertadamente, de seguir los ejemplos de las convenciones de codificación y no ha incluido disposiciones sobre la verificación del contenido de la valija. Esa verificación, en efecto, está asociada al principio de la inviolabilidad de la valija diplomática, principio fundamental que se enuncia en el artículo 36 y que tiene por objeto garantizar el carácter reservado de la correspondencia oficial. No obstante, en vista del progreso tecnológico, este principio puede convertirse en letra muerta, por lo menos en lo que respecta a las valijas no acompañadas. Parece entonces dudoso que exista realmente una necesidad práctica de imponer al Estado que envía medidas concretas con miras a evitar los abusos y a castigar los delitos contra las disposiciones del párrafo 1 del artículo 32. Además, el Estado de tránsito y el Estado receptor no están obligados a adoptar medidas análogas para evitar que las valijas no acompañadas sean abiertas y vaciadas o se extravíen al pasar por su territorio. Además, si se cometen abusos con miras a lesionar los intereses del Estado que envía, las leyes en vigor en ese Estado probablemente ya harán sentir sus efectos disuasorios al prever sanciones civiles, penales o administrativas contra los autores de las infracciones. Debería entonces incluirse en el artículo 32 una disposición sobre la responsabilidad del Estado de tránsito y del Estado receptor en el caso de que la valija diplomática se pierda o sea forzada y abierta en su territorio. En todo caso, la última cláusula del párrafo 2 del artículo 32, relativa al procesamiento y castigo de la persona responsable, no parece necesaria.

9. El artículo 33, relativo al estatuto de la valija diplomática confiada al comandante de una aeronave comercial, al capitán de un buque mercante o al miembro autorizado de la tripulación, parece innecesario, ya que no hace más que remitir al estatuto de la valija diplomática en general. Habría sido preferible formular el título de la parte III en términos más precisos como, por ejemplo, «Estatuto general de la valija diplomática» o «Estatuto de la valija diplomática acompañada o no acompañada». Otra solu-

ción podría consistir en incluir un artículo 30 *bis*, titulado «Alcance de los presentes artículos», en el que se diga que:

«Los presentes artículos se aplicarán a la valija diplomática acompañada o no por un correo diplomático.»

10. El artículo 34, relativo al estatuto de la valija diplomática enviada por correo o por otros medios, tiene indudablemente importancia práctica. Abarca el caso de las valijas que se envían por vía aérea sin confiarlas al comandante de la aeronave o de las que se envían por correo. El envío por correo tiene el inconveniente de estar sometido a los servicios postales sin tener, al parecer, ningún trato preferencial. Cierto es que, con arreglo al final del párrafo 2, las autoridades de correos del Estado receptor o del Estado de tránsito «facilitarán la conducción segura y rápida de la valija diplomática», pero se trata más bien de la expresión de un deseo que de una obligación; una disposición de esta índole posiblemente no tendrá ninguna influencia real sobre el comportamiento o la responsabilidad de los Estados de que se trata. Esos Estados dependen de la calidad de sus servicios de correos y, de haber una huelga de correos, no podrán garantizar la expedición de la valija diplomática ni asegurarse siquiera de que no dejará de ser entregada. Lo mismo puede decirse cuando la valija se expide por transporte normal, por vía terrestre, aérea o marítima, aunque los riesgos son aún mayores. También en este caso, las obligaciones del Estado de tránsito — o del Estado receptor — que se enuncian en el artículo 40 deberían ser de carácter más general y no abarcar solamente los casos de fuerza mayor y de hecho fortuito. Parece inadmisibles que una valija diplomática no acompañada, que se expida por correo o por otro medio, pueda desaparecer sin que quede expresamente implicada la responsabilidad del Estado de tránsito o del Estado receptor.

11. Por último, con respecto al proyecto de artículo 35, relativo a las facilidades generales concedidas a la valija diplomática, el orador sugiere que se sigan las disposiciones pertinentes de la Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas, de 1961, y la Convención de Viena sobre relaciones consulares, de 1963, y se añadan, en el texto francés, después de las palabras «toutes les facilités voulues», las palabras «pour le transport et la remise rapide et en toute sécurité de la valise diplomatique».

12. El Sr. FRANCIS está de acuerdo con gran parte de lo que ha dicho el Sr. Razafindralambo. El primero de los proyectos de artículos que se examinan, el artículo 30, prevé el caso de la valija diplomática transportada por el comandante de una aeronave comercial, el capitán de un buque mercante o un «miembro autorizado de la tripulación». Se ha discutido acerca de la conveniencia de mencionar expresamente un miembro de la tripulación. Es verdad que en el artículo 27 de la Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas, de 1961, sólo se menciona al «comandante de una aeronave comercial», pero desde el año 1961 se ha producido una evolución que justifica la formulación de una disposición mucho más amplia. El Relator Especial ha mencionado en su informe por lo menos un caso de un correo diplomático y una valija diplomática transportados en un camión (A/CN.4/374 y Add.1 a 4, párr. 234)

13. Desde un punto de vista práctico, no convendría limitar la custodia de una valija diplomática al comandante de una aeronave comercial o al capitán de un buque mercante. El Sr. Francis puede decir, por experiencia propia, que el comandante de una pequeña aeronave se hará cargo personalmente de la valija diplomática ; pero en una aeronave mayor, es posible que se delegue en un miembro de la tripulación. Además, en algunos países, entre los que se incluye el del orador, es muy corriente confiar la valija a un agente de la compañía de aviación de que se trate, que la entrega al comandante o al miembro autorizado de la tripulación. Por eso hay que dar a las disposiciones del artículo 30 la amplitud y flexibilidad necesarias para incluir todas estas posibilidades. En consecuencia, el Sr. Francis apoya la formulación del párrafo 1 del artículo 30, que dice lo siguiente : « El comandante de una aeronave comercial, el capitán de un buque mercante o el miembro autorizado de la tripulación a su mando [...] ».

14. En cuanto al párrafo 4, el orador está de acuerdo con el Sr. Razafindralambo en la necesidad de suplir una laguna en el texto, que sólo se refiere a la entrega directa de la valija diplomática a « los miembros de la misión diplomática del Estado que envía ». En el artículo 3, relativo a los términos empleados, el apartado 2 del párrafo 1, al definir la « valija diplomática », dice que no solamente incluye la « valija diplomática en el sentido de la Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas, de 18 de abril de 1961 », sino también una « valija consular en el sentido de la Convención de Viena sobre relaciones consulares, de 24 de abril de 1963 ». El término « misión » se define en el apartado 6 del párrafo 1 en el sentido de que incluye a las misiones diplomáticas, las misiones especiales y las misiones permanentes ; no se incluye en ese término a la oficina consular, que se define por separado en el apartado 7 del párrafo 1. Es decir que, con arreglo al texto actual del párrafo 4 del artículo 30, los miembros de las oficinas consulares no disfrutarían de las mismas facilidades para la entrega libre y directa de la valija consular. Para evitar que se llegue a ese resultado, que probablemente no se buscaba, el Sr. Francis sugiere que se añadan las palabras « o de la oficina consular » a continuación de las palabras « a los miembros de la misión diplomática ».

15. Al estudiar el grupo de artículos que se examina, debe tenerse presente que, como han señalado algunos oradores, la mayor parte de los países en desarrollo no disponen de correos diplomáticos profesionales. De ahí que se vean obligados a valerse de otros medios de transporte para el envío de las valijas diplomáticas.

16. Con respecto a la parte III, el Sr. Francis quiere formular algunas sugerencias de redacción. En primer lugar, el título, « Estatuto de la valija diplomática », no abarca debidamente todo el contenido de esa parte y el Sr. Francis propone un título más amplio que diga lo siguiente : « Contenido, características y estatuto de la valija diplomática ». En cuanto al orden de los proyectos de artículos, el orador sugiere que el artículo sobre el contenido de la valija diplomática se coloque en primer lugar ; el artículo relativo a las características de la valija figuraría en segundo lugar, y a continuación figuraría el artículo 36 sobre la inviolabilidad de la valija diplomática. Habida cuenta de su carácter fundamental, esta disposición debería preceder a los restantes artículos de la parte III.

17. En el artículo 32, el texto del párrafo 1 debe formularse en términos más vigorosos. Puesto que se trata de evitar abusos, sería preferible no utilizar la fórmula « podrá contener ». El Sr. Francis sugiere que se empiece el párrafo con la indicación expresa de que el contenido de la valija diplomática deberá estar exclusivamente destinado a uso oficial. La disposición puede decir luego que la valija diplomática « podrá contener correspondencia oficial ». En cuanto al párrafo 2, está de acuerdo con los miembros que han sugerido que se suprima la última frase « y procesará y castigará a toda persona sujeta a su jurisdicción responsable del uso indebido de la valija diplomática ».

18. Por último, el Sr. Francis sugiere que, en el párrafo 1 del artículo 34, se sustituyan las palabras « deberá cumplir » por « deberá ajustarse a », que son más adecuadas.

19. El Sr. NI aprueba en términos generales el artículo 30, aunque algunas partes sean bastante densas. Como se ha señalado ya en la CDI y en la Sexta Comisión de la Asamblea General, es preciso llenar algunas lagunas en las cuatro convenciones de codificación introduciendo disposiciones en este artículo, pero esas disposiciones no deberían ser demasiado largas. En el párrafo 1, el Relator Especial ha procurado describir con claridad la entrada y la salida de las valijas diplomáticas. Pero el párrafo es demasiado largo y es mucho menos claro que la primera frase del párrafo 1 de los artículos correspondientes de las cuatro convenciones de codificación, que no se prestan a ningún error de interpretación. En el párrafo 1 se dispone que, además del comandante de una aeronave y del capitán de un buque mercante, « el miembro autorizado de la tripulación a su mando podrá ser utilizado para la custodia, el transporte y la entrega de la valija diplomática », disposición que parece innecesaria. Aunque no se haya insertado una disposición de esa índole en las convenciones de codificación, no se excluye, de hecho, la posibilidad de confiar la valija a un miembro autorizado de la tripulación. En la práctica, se hace siempre y el recibo se firma en nombre del comandante o del capitán. El artículo 30 plantearía la cuestión de si el miembro de la tripulación está bajo el mando del comandante o el capitán y si tiene una autorización. Además, en el texto inglés, el término « employed », que figura en el párrafo 1, no es tan satisfactorio como el término « entrusted », que figura en las cuatro convenciones de codificación y en el párrafo 2 del propio artículo 30.

20. Los párrafos 2 y 3 se podrían combinar, con lo cual no sólo se simplificaría la redacción sino que además el texto estaría en consonancia con las cuatro convenciones de codificación. El hecho de que el comandante o el capitán no se considere como correo diplomático ha quedado claro en un debate durante la formulación de las convenciones de codificación. La entrega de la valija diplomática no es la única misión del comandante o el capitán. Si comete un acto ilícito durante el desempeño de otras funciones, podrá ser detenido o preso. Sería inconcebible que disfrutara de privilegios e inmunidades por el solo hecho de que se le haya confiado una valija diplomática. El derecho a ser respetado y a recibir una asistencia adecuada le corresponde en su carácter de comandante y no por el hecho de transportar una valija diplomática.

21. Con arreglo al párrafo 4, las autoridades del Estado receptor deben dar facilidades a la persona que vaya a tomar posesión de la valija para que tenga acceso a la aeronave o al buque. Tales facilidades no parecen extenderse al comandante o al capitán, pero el hecho de entregar debidamente la valija diplomática inviolable facilita por sí mismo la terminación de su misión. En los artículos correspondientes de la Convención de Viena sobre relaciones consulares, de 1963, la Convención sobre las misiones especiales, de 1969, y la Convención de Viena sobre la representación de los Estados, de 1975, se dispone que «previo acuerdo con las autoridades competentes» del Estado receptor, la persona enviada podrá tomar posesión directa y libremente de la valija diplomática de manos del comandante. La Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas, de 1961, no contiene ni siquiera esa frase, y su omisión nunca ha causado dificultad alguna. No obstante, para afirmar la obligación del Estado receptor de proporcionar asistencia, se puede conservar el párrafo 4, pero en forma simplificada. La persona a quien debe permitirse el acceso a la aeronave o al buque podrá ser un miembro del personal de la embajada, el consulado o de la misión del Estado que envía. Este punto no está determinado en el párrafo 4.

22. El estatuto de la valija diplomática, que es un instrumento importante para la libre comunicación de los Estados con fines oficiales, constituye el centro mismo de todo el proyecto de artículos. La práctica tan generalizada de enviar valijas no acompañadas por un correo diplomático muestra también la importancia creciente del estatuto de la valija diplomática. En consecuencia, es necesario formular nuevas normas para preservar el equilibrio entre los derechos y los deberes del Estado que envía y los del Estado receptor, a fin de proteger el interés que el Estado que envía tiene en que la valija le sea entregada rápida y libremente, de hacer además que el Estado que envía respete las leyes y reglamentos del Estado receptor y de prevenir eficazmente todo abuso de los privilegios concedidos.

23. En cuanto al párrafo 1 del artículo 31, el orador no ve motivo alguno para formular una disposición diferente, puesto que las cuatro convenciones de codificación contienen disposiciones análogas, que han demostrado estar en conformidad con la práctica de los Estados. El párrafo 2 se refiere a «los puntos intermedios de la ruta o los puntos de transbordo», que no es necesario indicar en todos los casos. El orador sugiere en consecuencia que a continuación de las palabras «así como» se agreguen las palabras «de ser necesario». El párrafo 3 no sólo plantea la cuestión de los signos exteriores de que debe ir provista una valija diplomática, sino también la cuestión de su contenido y de las limitaciones en el abuso de los derechos. Este párrafo parece entonces corresponder más bien al artículo 32.

24. Por lo que respecta al artículo 32, relativo al contenido de la valija diplomática, el Sr. Ni señala que, en principio, la valija es inviolable y que en el artículo 36 el Relator Especial ha confirmado la inviolabilidad de la valija y la exención de inspección. Las cuatro convenciones de codificación sólo se refieren a la inviolabilidad de la correspondencia oficial. Pero si la valija diplomática contiene correspondencia oficial así como objetos de uso ofi-

cial, puede estar constituida por varios bultos de una y otra categoría, sin límite de tamaño ni de peso. Como no sería posible distinguir estos bultos unos de otros, cabe preguntarse quién determinará los bultos que contienen artículos distintos de los mencionados en el párrafo 1 del artículo 32. Aunque en el ámbito internacional deba mediar confianza mutua y cooperación, hay casos de abuso y esos casos van en aumento. En la actualidad, en ninguna de las convenciones multilaterales sobre derecho diplomático se da una solución viable al problema de la comprobación del contenido de la valija diplomática. El párrafo 1 del artículo 32, que va más lejos que las Convenciones de 1963 y 1969, limita el contenido de la valija diplomática añadiendo la palabra «exclusivamente» después de la palabra «destinados», lo cual constituye ciertamente un paso positivo, pero no resuelve el problema.

25. El párrafo 2 del artículo 32 plantea las mismas dificultades que el párrafo 2 del artículo 20; dispone que el Estado que envía debe adoptar las medidas adecuadas para impedir el envío, por su valija diplomática, de objetos distintos de los mencionados en el párrafo 1 y tiene que procesar y castigar a toda persona sujeta a su jurisdicción responsable del uso indebido de la valija diplomática. Una disposición de esa índole exigirá que los gobiernos adopten nuevas disposiciones legislativas para cumplir con sus obligaciones. En términos generales, en virtud del derecho penal interno, un Estado puede enjuiciar y castigar a los nacionales que cometen delitos fuera de su territorio. Tal enjuiciamiento y castigo están, no obstante, sujetos a ciertas limitaciones, que consisten a veces en una simple lista de infracciones punibles y otras veces dependen de la duración de la pena. No obstante, si una persona que no sea un correo diplomático utiliza la valija diplomática para transportar objetos no autorizados y si se han cometido hechos criminales antes de que la valija haya salido del territorio del Estado que envía, se plantea el problema de saber si algunos objetos, aparte de los que están permitidos, se pueden utilizar como prueba para enjuiciar y castigar al culpable sin recurrir a la vía legislativa.

26. El párrafo 3 del artículo 31 trata del tamaño y el peso de la valija y plantea no sólo la cuestión de los signos exteriores, sino también la de su contenido y del abuso de derecho. Es evidente que los contenedores o las cajas de embalaje no deben enviarse como valija diplomática. Se trata de una cuestión no sólo de tamaño o de peso, sino también de contenido y de abuso; habría que proseguir las consultas entre todos los Estados para encontrar un método aceptable. En algunas convenciones bilaterales ya se prevé la posibilidad de que se abra la valija en presencia de un representante autorizado del Estado que envía, para asegurarse de que no contiene más que la correspondencia oficial y artículos destinados al uso oficial. Antes de que se puedan formular normas generalmente aceptables será menester que esta práctica esté más difundida. Por ahora los Estados que envían y los Estados receptores deberían limitarse a formular disposiciones que se basen en principios mutuamente aceptados y llegar a un acuerdo, como en el caso del tamaño y el peso de la valija diplomática.

27. A primera vista, parece que el artículo 33 se podría refundir con el artículo 30. Pero éste trata del comandante

o el capitán y de su estatuto, de los documentos oficiales que deberá llevar consigo y de las facilidades que deberán concedérsele, mientras que el artículo 33 trata en particular de la valija diplomática encomendada al comandante o el capitán y tiene disposiciones concretas sobre el estatuto de la valija, sus signos exteriores, su contenido y los privilegios e inmunidades que el Estado receptor y el Estado de tránsito le deben conceder. Dado que los dos artículos difieren tanto en su contenido como en su enfoque, no deberán combinarse artificialmente. El estatuto de un comandante al que se ha confiado la entrega de la valija no es el de un correo diplomático, y es por tanto lógico que sea objeto de un artículo aparte. Y el estatuto de una valija diplomática confiada al comandante no es el mismo que el de una valija diplomática no acompañada por un correo diplomático, como las valijas que se envían por correo. La valija encomendada a un comandante o capitán no está realmente acompañada por una persona designada a tal efecto.

28. A propósito del artículo 34, el Sr. Ni señala que las cuatro convenciones de codificación no contienen disposición expresa alguna sobre la valija diplomática enviada por correo o por otros medios, pero disponen que se podrán « emplear todos los medios de comunicación adecuados », fórmula que evidentemente incluye los servicios de correos y otros medios de transporte y de comunicación. En el párrafo 1 del artículo 34 se dispone que « La valija diplomática enviada por correo o por otros medios, por vía terrestre, aérea o marítima, deberá cumplir todos los requisitos establecidos en el artículo 31 », pero no menciona el artículo 32, sobre el contenido de la valija diplomática, que también deberá ser respetado. ¿Quiere ello significar que la valija diplomática a que se refiere el artículo 34 no está sujeta a las disposiciones del artículo 32?

29. El artículo 35, relativo a las facilidades generales concedidas a la valija diplomática, corresponde al artículo 15, que trata de las facilidades generales, pero está redactado en términos más categóricos. Tal vez se trate de mostrar que la valija diplomática que no está directa y permanentemente custodiada por un correo deberá estar más protegida y disfrutar de un trato preferencial, cosa que es perfectamente comprensible.

30. Sir Ian SINCLAIR dice que los artículos en examen son un conjunto de disposiciones diversas. El artículo 30 es el último de una serie de proyectos de artículos relativos al estatuto del correo diplomático o de otra persona a quien se confíe el transporte y la entrega de una valija diplomática; los artículos 31 a 35 son los cinco primeros de la importantísima serie de artículos relativos a la valija misma. El artículo 30 se refiere a la necesidad de asegurar un grado de protección suficiente, pero no excesivo, a quien transporte la valija, y los artículos siguientes responden a la necesidad de regular el estatuto de la valija misma.

31. El artículo 30 versa sobre la práctica relativamente reciente, pero cada vez más extendida, de confiar la valija diplomática al comandante de una aeronave comercial, al capitán de un buque mercante o a un miembro autorizado de la tripulación de la aeronave o del buque. Por lo tanto, el artículo 30 contiene disposiciones necesarias y útiles

que sirven para reglamentar un medio de transporte y entrega de la valija diplomática cada vez más utilizado. La importancia y el significado de este método de transporte de la valija diplomática varía, naturalmente, según cuál sea el Estado que envía. Los Estados que emplean los servicios de un correo profesional quizá lo utilicen con poca frecuencia, pero lo harán de vez en cuando. Para otros Estados puede muy bien ser el método ordinario de conducción y entrega de la valija diplomática, excepto cuando se designe un correo *ad hoc*. El Sr. Razafindralambo ha trazado un cuadro muy vívido de algunas de las dificultades con que tropiezan los países en desarrollo que utilizan de ordinario este procedimiento.

32. En todo caso, sea cual fuere la práctica de cada Estado que envía, no cabe duda de que se necesita una disposición relativa al caso del comandante de la aeronave, del capitán del buque, o del miembro de la tripulación al que se confíe el transporte y la entrega de una valija diplomática. Sir Ian no tiene inconveniente, pues, en aceptar el artículo 30, que en el fondo es similar al párrafo 7 del artículo 27 de la Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas, de 1961, y a las disposiciones correspondientes de las demás convenciones de codificación importantes.

33. Sin embargo, en lo que respecta a la redacción del artículo 30, Sir Ian está de acuerdo con el Sr. Ni y sugiere que el Comité de Redacción procure simplificar el texto del párrafo 1, teniendo en cuenta las definiciones aprobadas provisionalmente en el artículo 3 y la estructura del proyecto de artículos en su conjunto. En especial, sugiere que se elimine la última parte del párrafo 1: « o para la custodia, el transporte y la entrega de la valija de la misión diplomática, la oficina consular, la misión especial, la misión permanente o la delegación del Estado que envía en el territorio del Estado receptor dirigida al Estado que envía », y que en su lugar se inserte la frase: « o, en su caso, en el territorio del Estado que envía ».

34. Ha habido discusión en torno a la conveniencia de eliminar la referencia a un « miembro autorizado de la tripulación ». Por su parte, Sir Ian tiene dudas sobre este punto, pero si se mantiene esta frase no tendrá ninguna objeción contra la innovación que supone. Sin embargo, si la mayoría desea eliminarla, sugerirá que en el comentario se introduzca un párrafo para explicar que la entrega de la valija diplomática al comandante de una aeronave o al capitán de un buque no excluirá necesariamente la posibilidad de que posteriormente la valija se confíe físicamente a un miembro autorizado de la tripulación.

35. Con respecto al párrafo 4 del artículo 30, desea aclarar una cuestión de fondo. En su redacción actual este párrafo parece dar a entender que el Estado receptor está facultado para permitir o no el acceso a la aeronave o al buque al miembro de la misión diplomática del Estado que envía encargado de tomar posesión de la valija diplomática. Tiene la seguridad de que el Relator Especial no ha tenido la intención de dar esta impresión, como se desprende claramente de su informe en el que afirma que la asistencia que se preste en la entrega de la valija diplomática se concederá con miras a facilitar « la entrega directa y libre » de la valija al miembro de la misión diplomática que deba tomar posesión de ésta, y añade que « deberá

proporcionarse acceso directo y libre a la aeronave o al buque para recibir el correo diplomático que llegue», así como para entregar «el correo diplomático que salga» (A/CN.4/374 y Add.1 a 4, párrs. 241 y 242).

36. Sir Ian, por su parte, está enteramente de acuerdo con estas observaciones del Relator Especial. Por desgracia, se han producido recientemente casos de Estados receptores que han rehusado el acceso a la zona de estacionamiento de aeronaves en un aeropuerto a miembros de la misión del Estado expedidor enviados para hacerse cargo de la valija diplomática. Por lo tanto, es esencial que en el artículo 30 se diga en términos inequívocos que el Estado receptor debe permitir que las personas que estén autorizadas para recibir la valija diplomática tengan un acceso sin obstáculos a la aeronave o al buque. Así pues, el orador sugiere que el párrafo 4 del artículo 30 se modifique de la manera siguiente :

« 4. El Estado receptor dará a los miembros debidamente autorizados de la misión diplomática, oficina consular o delegación derecho de acceso directo y libre a la aeronave o el buque a fin de que tomen posesión de la valija diplomática de manos del comandante de la aeronave, el capitán del buque (o el miembro autorizado de la tripulación) a quien fue confiada ».

En opinión de Sir Ian, es esencial que los que estén autorizados a tomar posesión de la valija tengan un acceso directo a ésta en la zona de estacionamiento de aeronaves del aeropuerto o en el muelle. Sin duda, esto es más importante que ofrecer facilidades vagas e indefinidas para la entrega de la valija al comandante de la aeronave, el capitán del buque o el miembro autorizado de la tripulación. En todo caso, la nueva redacción que el orador sugiere se acerca más en cuanto al fondo a las disposiciones correspondientes de las cuatro convenciones de codificación que el texto propuesto.

37. Refiriéndose a las disposiciones sobre el estatuto de la valija diplomática, Sir Ian afirma que el artículo 31 no debe dar lugar a mucha controversia. Con respecto al párrafo 2, aunque quizá convenga indicar los puntos intermedios de la ruta en los signos exteriores visibles de la valija diplomática, este requisito no debería ser obligatorio. En la práctica del Reino Unido, se suele indicar únicamente el destino final, por la sencilla razón de que, una vez que la valija se ha confiado a una línea aérea o a un transportista, el Estado que envía no tiene ningún control sobre los cambios de ruta causados por modificaciones del plan de vuelo o por decisiones del transportista. Sir Ian propone, por lo tanto, que se suprima la frase « así como de los puntos intermedios de la ruta o los puntos de transbordo ». Esto no impedirá que los Estados que actualmente indican los puntos intermedios en los signos exteriores visibles de la valija continúen haciéndolo. No ha podido encontrar ningún ejemplo de práctica estatal pertinente, a pesar de haber examinado cuidadosamente las secciones pertinentes de los informes cuarto (A/CN.4/374 y Add.1 y 2, párrs. 250 a 272) y quinto (A/CN.4/382, párrs. 54 a 63) del Relator Especial.

38. Sir Ian ve con algunos reparos el párrafo 3 del artículo 31, en el que se dispone que el tamaño o peso máximo autorizado de la valija diplomática se ha de determinar por acuerdo entre el Estado que envía y el Estado receptor.

A su juicio, la cuestión de determinar si se habrá de establecer o no un límite se debe dejar a la práctica de los Estados en sus relaciones mutuas. Como ha observado el Relator Especial en su cuarto informe (A/CN.4/374 y Add.1 a 4, párr. 255), el tamaño o peso máximo de la valija se cuentan entre los « requisitos facultativos », una opinión que también se desprende del quinto informe (A/CN.4/382, párr. 63). Sir Ian considera, pues, que no debe imponerse la obligación de que el Estado que envía y el Estado receptor se pongan de acuerdo sobre el tamaño o el peso máximo de la valija y que el párrafo 3 se podría suprimir. También en este caso, ello no impedirá a los Estados que lo deseen establecer límites para el tamaño o peso máximo de las valijas diplomáticas. No obstante, si se considera necesario mantener el párrafo 3, se debería dar a esta disposición carácter facultativo en vez de obligatorio.

39. En el artículo 32 se declaran los principios básicos que figuran en las cuatro convenciones de codificación principales, según los cuales la valija sólo puede contener la correspondencia oficial y los documentos u objetos destinados exclusivamente a uso oficial. El problema estriba en el modo de asegurarse de que el Estado que envía cumple estrictamente esta obligación. Hay muchas razones para creer que algunos de estos Estados no prestan ninguna atención a las restricciones relativas al uso de la valija diplomática y que confían en la inviolabilidad de la valija para no ser descubiertos. Ya se ha hecho referencia al incidente ocurrido en Roma en 1964, en el que se utilizó una valija diplomática para transportar a un funcionario israelí que había sido drogado. Otro abuso notorio fue, por ejemplo, un incidente reciente con ocasión del cual el público británico tuvo el privilegio de ver en sus pantallas de televisión cómo una misión diplomática sacaba de sus locales 48 valijas diplomáticas pesadas, una o más de las cuales contenían, indudablemente, el arma o las armas utilizadas pocos días antes para matar a una joven policía que se encontraba de servicio para proteger los locales diplomáticos desde donde se hicieron los disparos. Tales hechos no se pueden negar y existen pruebas irrefutables de que se producen graves abusos en contra de la obligación estipulada en el artículo 32.

40. Sin duda la mayoría de los Estados que envían una valija diplomática respetan fielmente las restricciones acerca del contenido de esa valija, aunque quizá algunos permitan excepcionalmente que se utilice para la correspondencia privada o para objetos que no se destinan exclusivamente a uso oficial. En su quinto informe (*ibid.*, párrs. 66 a 68), el Relator Especial menciona algunos ejemplos de esta interpretación flexible del principio examinado. Pero la Comisión no debe preocuparse de pecados veniales, que son insignificantes si se comparan con abusos de tanta gravedad como es la utilización de la valija diplomática para el transporte ilícito de armas, estupefacientes, divisas y otros objetos que constituyen un peligro grave para el orden público del Estado receptor. En vista de la magnitud de estos abusos, sería un error atenuar de un modo u otro el principio básico establecido en el párrafo 1 del artículo 32.

41. Esta distinción entre pecados veniales y abusos graves también es pertinente con respecto al párrafo 2 del artículo 32. Sir Ian observa que, aunque el Relator Espe-

cial ha sugerido en su cuarto informe (A/CN.4/374 y Add.1 a 4, párr. 288) que una solución posible sería imponer al Estado que envía la obligación de proceder contra los responsables de dichos abusos y sancionarlos, en su intervención verbal (1830.ª sesión) dio a entender que estaba dispuesto a eliminar la última parte del párrafo 2 de este artículo en vista de las críticas que ha suscitado una propuesta similar en relación con el artículo 20. Sin duda está en lo cierto. En el caso de abusos graves es muy posible que sean las autoridades responsables de alto nivel del Estado que envía las que hayan permitido o quizás incluso ordenado el uso indebido de la valija y en tal caso no es realista suponer que se sancionará a los culpables. Una disposición como la propuesta no tendría ninguna eficacia para disuadir a los responsables de los abusos realmente graves y la mayoría de los observadores imparciales la considerarán simplemente como una medida para salvar las apariencias. Sir Ian da las gracias, pues, al Relator Especial por haber consentido tan fácilmente en suprimir esta disposición.

42. La admisibilidad del artículo 33 dependerá de los artículos 35 a 39, a los que se hace referencia en el artículo 33, que aún no han sido examinados. Lo mismo puede decirse del párrafo 1 del artículo 34, y a este respecto el orador apoya la sugerencia de que quizá convendría hacer una referencia en dicho artículo no sólo al artículo 31 sino también al artículo 32.

43. Los párrafos 2 y 3 del artículo 34 parecen ser demasiado detallados y tal vez el Comité de Redacción considere oportuno estudiar la posibilidad de suprimir la primera frase de ambos párrafos. En este caso, la segunda frase del párrafo 3 se podría redactar nuevamente del modo siguiente :

« Las autoridades competentes del Estado receptor o del Estado de tránsito facilitarán la conducción segura y rápida de la valija diplomática enviada por otros medios de transporte, ya sea por tierra, mar o aire. »

44. En vista de la relación que existe entre los artículo 34 y 35, otra posibilidad sería suprimir los párrafos 2 y 3 del artículo 34 y ampliar el artículo 35 a fin de que quede claro que este artículo tendrá aplicación independientemente de los medios que se empleen para enviar la valija diplomática.

45. El Sr. LACLETA MUÑOZ felicita al Relator Especial por la flexibilidad y la receptividad de que ha dado pruebas con respecto a las observaciones formuladas tanto en la CDI como en la Sexta Comisión de la Asamblea General. Le felicita especialmente con respecto al artículo 30, que en su versión actual refleja la práctica de diversos Estados, entre ellos España, que consiste en confiar el transporte de la valija diplomática no ya exclusivamente al comandante de una aeronave comercial o al capitán de un buque mercante sino también a un miembro autorizado de la tripulación. Varios oradores han afirmado que esta posibilidad está cubierta por las disposiciones del artículo 27 de la Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas, de 1961. En una interpretación amplia ello puede ser cierto, pero estrictamente hablando no es así ; en realidad, en este artículo sólo se declara expresamente que la valija diplomática se puede « confiar al comandante de una aeronave comercial ». Por consiguiente, no es inútil

especificar que la valija también se puede confiar a un miembro de la tripulación, especialmente dado que la práctica utilizada — al menos en el caso de España — es que los documentos correspondientes no son extendidos bajo la responsabilidad del comandante, ni aparece en ellos su nombre, sino que son entregados al miembro de la tripulación responsable de la valija diplomática. Este miembro de la tripulación es el que entrega la valija al funcionario de la misión diplomática que ha de recogerla, sin intervención ninguna del comandante de la aeronave o del capitán del buque y sin que el Estado receptor pueda saber si es el comandante u otra persona la responsable de transportar la valija diplomática para entregarla a su destinatario. Este punto no tiene mucha importancia, ya que la operación termina, como se prevé en el texto del artículo 30, a bordo de la aeronave comercial o del buque mercante. En cambio sí tiene gran importancia, como lo han señalado varios miembros de la Comisión, el que se regule explícitamente y con todo detalle, como se hace en el párrafo 4 del artículo 30, la libertad de acceso del funcionario encargado de recoger la valija.

46. En cuanto al artículo 31, el Sr. Lacleta Muñoz está de acuerdo con varias de las observaciones formuladas. En su opinión, este artículo se podría simplificar porque no es necesario determinar, como se hace en el párrafo 2, que los bultos que constituyan la valija diplomática deberán llevar una indicación visible de los puntos intermedios de la ruta o de los puntos de transbordo. En España no existe tal obligación. También considera que el párrafo 3 se podría suprimir o al menos hacer facultativa la disposición porque de otro modo podría suscitar la interpretación de que el Estado que envía y el Estado receptor están obligados a concertar un acuerdo para determinar el tamaño o peso máximo de la valija diplomática. Obviamente, pueden hacerlo si lo creen conveniente, pero no es necesario en todos los casos.

47. El párrafo 1 del artículo 32 no ofrece, a juicio del Sr. Lacleta Muñoz, dificultades especiales, aunque se debería utilizar la misma terminología que en el artículo 27 de la Convención de Viena de 1961 ; la retención de la palabra « exclusivamente » no tiene mayor importancia. En cambio, suscita dificultades el párrafo 2. Como ha señalado Sir Ian Sinclair, da la impresión de que cualquier abuso que se cometa con la valija es cometido sin que el Estado que envía lo sepa, posiblemente por alguna negligencia. En realidad, los abusos peores los comete el propio Estado que envía. Dicho Estado está obligado a cumplir lo dispuesto en el artículo 32, independientemente de que se le pida que tome las medidas apropiadas para procesar y sancionar a los culpables de los abusos. Posiblemente el Estado que envía no sancionará a nadie, ya que es él mismo el que cometió el abuso. El párrafo 2 le parece, pues, totalmente carente de eficacia. Sería mejor suprimirlo y reglamentar esta cuestión sobre la base de la responsabilidad de un Estado que no cumple sus obligaciones.

48. Con respecto al artículo 33, concuerda absolutamente con las observaciones de Sir Ian Sinclair. Tiene ciertas dudas acerca del artículo 34. En primer lugar, lo encuentra excesivamente detallado. Realmente, no es necesario que se explique que las condiciones y requisitos para el transporte de la valija diplomática por correo se ajustarán a los

reglamentos internacionales establecidos por la UPU o determinados de conformidad con acuerdos bilaterales o multilaterales entre los Estados o sus administraciones de correos. Se suscita la cuestión de si se considera que estos acuerdos han de contener normas específicas aplicables a la valija diplomática. El Sr. Lacleta Muñoz entiende que no es así ; a su modo de ver, esta disposición significa que las condiciones y requisitos se ajustarán a los reglamentos que regulan el transporte del correo, puesto que la valija diplomática transportada por correo no es más que un envío postal, aunque esté protegido por los privilegios e inmunidades pertinentes. Por consiguiente, al igual que otros miembros de la Comisión, el Sr. Lacleta Muñoz es partidario de suprimir la primera parte de los párrafos 2 y 3 del artículo 34, o de suprimir estos párrafos totalmente siempre que el artículo 35 se enmiende de una manera adecuada. En el fondo, el estatuto de la valija diplomática es el mismo, cualquiera que sea el medio de transporte que se utilice para conducirla.

49. El Sr. Lacleta Muñoz considera que muchas de las cuestiones que se han indicado pueden ser resueltas por el Comité de Redacción.

50. El Sr. JAGOTA dice que, en general, está de acuerdo con la esencia de los artículos que se examinan. Las cuestiones de redacción se deberán resolver en el Comité de Redacción, a la luz de las sugerencias formuladas.

51. Una cuestión que se ha suscitado es la de la inclusión en el artículo 30 de una referencia a un « miembro autorizado de la tripulación », que no se incluyó en las convenciones de codificación. Aunque se ha sugerido que tal referencia estaría de acuerdo con la práctica de los Estados, también se ha señalado que la autorización del miembro de la tripulación estaría sujeta a examen, lo cual podría ocasionar dificultades. Puesto que la intención es que la cuestión de autorizar a un miembro de la tripulación se deje al criterio del comandante de la aeronave o del capitán del buque, quizás sea mejor no incluir en el artículo ninguna referencia específica a este respecto y mencionar en cambio la cuestión en el comentario.

52. Otra cuestión suscitada durante el debate es la de la referencia en el párrafo 3 del artículo 31 al tamaño o peso máximo de la valija diplomática. Hay acuerdo general en cuanto a la finalidad de esta disposición, que es la de evitar posibles abusos de la valija, pero se ha dicho que quizá debería incluirse en el artículo 32, relativo al contenido de la valija diplomática, en lugar de figurar en el artículo 31. Sin embargo, dado que toda la cuestión del tamaño o peso máximo de la valija diplomática se presta mucho a controversia, quizá sea mejor tratar de los posibles abusos en el contexto del artículo 31. Este será también el modo mejor de tratar la cuestión de la inviolabilidad, que tiene un vínculo directo con el carácter confidencial de la información, elemento básico para promover las relaciones amistosas entre los Estados.

53. Se ha dicho además que el párrafo 4 del artículo 31, tal como está redactado, establece una disposición obligatoria. Sin embargo, se podría argüir que si una de las partes no está conforme, se podrá aplicar el criterio de la norma residual, en cuyo caso no habrá un tamaño o peso prescrito para la valija diplomática. Así pues, parece mu-

cho más conveniente disponer que esta cuestión debe ser regulada por los Estados mismos. Considerada desde este punto de vista, la frase « se determinará por acuerdo » no le parece obligatoria, sino más bien una sugerencia para que los Estados de que se trate busquen un acuerdo sobre la cuestión.

54. Con respecto a la frase « objetos destinados exclusivamente a uso oficial », que figura en el párrafo 1 del artículo 32, el Sr. Jagota se pregunta cómo se pueden distinguir estos objetos de los « objetos para uso oficial de la misión » a que se hace referencia en el apartado a del párrafo 1 del artículo 36 de la Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas, de 1961. Por ejemplo, una máquina de escribir para uso oficial de la misión ¿se deberá enviar en la valija diplomática o deberá considerarse comprendida en las disposiciones del párrafo 1 del artículo 36 de la Convención de Viena de 1961? Es éste un punto que queda por aclarar. Cree el orador que, por las razones ya indicadas por otros miembros de la Comisión, convendría suprimir la última parte del párrafo 2 del artículo 32, después de la frase « los mencionados en el párrafo 1 ».

55. Se ha sugerido que se combinen los artículos 34 y 35. No obstante, en opinión del Sr. Jagota, el artículo 35 es una disposición general que abarca todos los medios de transporte de la valija diplomática ; si se combina con el artículo 34 perderá su carácter general. Es éste un punto que el Comité de Redacción debe examinar cuidadosamente : si se concluye que una disposición general de este tipo no ofrece ninguna ventaja especial, en ese caso se podrían refundir ambos artículos.

56. El objeto de los párrafos 2 y 3 del artículo 34 es establecer un equilibrio entre la aplicación de los reglamentos postales de la UPU y las obligaciones generales del Estado receptor y del Estado de tránsito, a fin de facilitar el movimiento de la valija diplomática. Aunque el aspecto técnico de las reglamentaciones de la UPU podría causar dificultades para el movimiento de la valija, el Sr. Jagota duda de que la eliminación de la referencia a estas reglamentaciones permita soslayar dicha dificultad. Puesto que la categoría de la valija de que se trata no tiene tanta importancia ni un carácter tan reservado como los de la valija acompañada por un correo diplomático, las cuestiones a que hacen referencia los párrafos 2 y 3 del artículo 34 quizá se podrían abarcar con una sola frase, en cuyo caso se podría conservar el artículo 35.

57. Finalmente, el Sr. Jagota considera que el Comité de Redacción debe estudiar la posición del artículo 36 en el proyecto de artículos.

58. El Sr. OGISO apoya la propuesta encaminada a suprimir en el artículo 30 la referencia a un « miembro autorizado de la tripulación », ya que es de suponer que el comandante o el capitán es el que será responsable de cualquier daño o pérdida que sufra la valija y no el miembro autorizado de la tripulación al que se haya confiado ésta.

59. También está de acuerdo en que se podría suprimir el párrafo 3 del artículo 31, que tal como está redactado es demasiado imperativo. En su opinión, se debe dejar que la cuestión del tamaño o peso máximo de la valija la determine la evolución de la práctica.

60. Con respecto a los artículos 31 y 32, el Sr. Ogiso observa que en el cuarto informe (A/CN.4/374 y Add.1 a 4, párr. 280) figura una lista detallada del contenido posible de la valija diplomática. Agradecería que el Relator Especial le aclarase cuál es la fuente de su interpretación, que a su juicio debería recogerse en el comentario o en el informe final. Dado que los artículos 31 y 32 guardan estrecha relación con el artículo 36, y en especial con la cuestión del uso indebido que puede hacerse de la valija, el Sr. Ogiso desearía saber también si tiene razón al suponer que la frase «destinados exclusivamente al uso oficial», que figura en el párrafo 1 del artículo 32, hace referencia a las palabras «documentos u objetos».

61. Con miras asimismo a evitar abusos, quizá convenga recomendar que la correspondencia oficial y los demás documentos y objetos de uso oficial se envíen en valijas separadas. Esta división facilitaría la adopción de métodos de inspección convenientes. El orador desearía saber si se ha estudiado alguna vez anteriormente esta posibilidad.

62. Por último, el Sr. Ogiso sugiere que los artículos 31 y 32 se examinen junto con el artículo 36, ya que, en su opinión, es necesario abordar la cuestión de la prevención del uso indebido de la valija diplomática con dos enfoques diferentes, el de la inviolabilidad y el de los procedimientos en la práctica.

Se levanta la sesión a las 18.05 horas.

1843.ª SESIÓN

Martes 19 de junio de 1984, a las 10.05 horas

Presidente: Sr. Alexander YANKOV

Miembros presentes: Jefe Akinjide, Sr. Balanda, Sr. Díaz González, Sr. El Rasheed Mohamed Ahmed, Sr. Evensen, Sr. Francis, Sr. Jagota, Sr. Koroma, Sr. Laclea Muñoz, Sr. Malek, Sr. McCaffrey, Sr. Ni, Sr. Ogiso, Sr. Quentin-Baxter, Sr. Razafindralambo, Sr. Reuter, Sir Ian Sinclair, Sr. Stavropoulos, Sr. Thiam, Sr. Ushakov.

Estatuto del correo diplomático y de la valija diplomática no acompañada por un correo diplomático (continuación) [A/CN.4/374 y Add.1 a 4¹, A/CN.4/379 y Add.1², A/CN.4/382³, A/CN.4/L.369, secc. E, ILC(XXXVI)/Conf.Room Doc.3]

[Tema 4 del programa]

¹ Reproducido en *Anuario... 1983*, vol. II (primera parte).

² Reproducido en *Anuario... 1984*, vol. II (primera parte).

³ *Idem.*

PROYECTO DE ARTÍCULOS PRESENTADO POR EL RELATOR ESPECIAL⁴ (continuación)

ARTÍCULO 30 (Estatuto del comandante de una aeronave comercial, el capitán de un buque mercante o el miembro autorizado de la tripulación),

ARTÍCULO 31 (Indicación de la calidad de la valija diplomática),

ARTÍCULO 32 (Contenido de la valija diplomática),

ARTÍCULO 33 (Estatuto de la valija diplomática confiada al comandante de una aeronave comercial, al capitán de un buque mercante o al miembro autorizado de la tripulación),

ARTÍCULO 34 (Estatuto de la valija diplomática enviada por correo o por otros medios) y

ARTÍCULO 35 (Facilidades generales concedidas a la valija diplomática)⁵ (continuación)

1. El Sr. BALANDA indica que, por razones de economía fácilmente comprensibles, los países en general y los países en desarrollo en particular recurren cada vez más a los servicios del comandante de una aeronave comercial, el capitán de un buque mercante o uno de los miembros de la tripulación para expedir la valija diplomática. Por ello, acoge con agrado el hecho de que el Relator Especial haya tratado de definir el estatuto de esas personas, a la vez que precisa que no se trata de un estatuto especial, sino que más bien se inspira en el estatuto previsto en las convenciones de codificación del derecho diplomático.

2. Asimismo, habida cuenta de la necesidad de establecer un equilibrio justo entre los intereses del Estado que envía, cuya valija diplomática debe ser expedida en condiciones de seguridad y entregada libremente y lo más rápidamente posible, y los intereses legítimos del Estado receptor o del Estado de tránsito, el Relator Especial, con razón, ha tratado de prever una protección especial para la valija diplomática no acompañada por un correo diplomático.

3. A juicio del Sr. Balanda, la redacción de los proyectos de artículos que se examinan podría simplificarse. Esos proyectos deberían abarcar sólo las principales situaciones que puedan surgir, sin entrar en detalles. En consecuencia, el Relator Especial, en lo posible, debería seguir muy de cerca las disposiciones correspondientes de las convenciones de codificación, en particular en lo que se refiere al párrafo 1 del artículo 32. Además, a la luz del criterio

⁴ El texto de los proyectos de artículos examinados por la Comisión en anteriores períodos de sesiones se ha reproducido de la manera siguiente:

Arts. 1 a 8 y correspondientes comentarios, aprobados provisionalmente por la Comisión en su 35.º período de sesiones: *Anuario... 1983*, vol. II (segunda parte), págs. 59 y ss.

Arts. 9 a 14, remitidos al Comité de Redacción en el 34.º período de sesiones de la Comisión: *ibid.*, págs. 51 y 52, notas 189 a 194.

Arts. 15 a 19, remitidos al Comité de Redacción en el 35.º período de sesiones de la Comisión: *ibid.*, págs. 54 y 55, notas 202 a 206.

⁵ Para el texto de los artículos, véase 1830.ª sesión, párr. 1.