



ACIONES UNIDAS
ASAMBLEA
GENERAL



Distr.
LIMITADA

A/C.6/L.378
25 octubre 1956
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS

décimo período de sesiones
SEXTA COMISION

INFORME DE LA COMISION DE DERECHO INTERNACIONAL SOBRE
LA LABOR REALIZADA EN SU OCTAVO PERIODO DE SESIONES

Repertorio de antecedentes de los artículos sobre el derecho
del mar aprobados por la Comisión de Derecho Internacional en
su octavo período de sesiones

(Preparado por la Secretaría)

INDICE

| | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| I. INTRODUCCION..... | iv-ix- |
| II. ARTICULOS REFERENTES AL DERECHO DEL MAR..... | 1 |
| PRIMERA PARTE. EL MAR TERRITORIAL..... | 1 |
| SECCION I: DISPOSICIONES GENERALES | 1 |
| Artículo 1: Naturaleza jurídica del mar territorial... | 1 |
| Artículo 2: Naturaleza jurídica del espacio aéreo situado sobre el mar territorial, del lecho y del subsuelo de ese mar..... | 2 |
| SECCION II: EXTENSION DEL MAR TERRITORIAL..... | 4 |
| Artículo 3: Anchura del mar territorial..... | 4 |
| Artículo 4: Línea de base normal..... | 11 |
| Artículo 5: Líneas de base rectas..... | 15 |
| Artículo 6: Límite exterior del mar territorial..... | 21 |
| Artículo 7: Bahías..... | 23 |
| Artículo 8: Puertos..... | 28 |
| Artículo 9: Radas..... | 29 |
| Artículo 10: Islas..... | 31 |
| Artículo 11: Escollos y bajíos que quedan al descubierto intermitentemente..... | 35 |
| Artículo 12: Delimitación del mar territorial en los estrechos y entre costas situadas frente a frente..... | 37 |
| Artículo 13: Delimitación del mar territorial en la desembocadura de un río..... | 42 |
| Artículo 14: Delimitación de los mares territoriales de dos Estados limítrofes..... | 44 |
| SECCION III: DERECHO DE PASO INOCENTE..... | 46 |
| Subsección A: Reglas generales..... | 46 |
| Artículo 15: Significado del derecho de paso inocente | 46 |
| Artículo 16: Deberes del Estado ribereño..... | 50 |
| Artículo 17: Derechos de protección del Estado ribereño | 52 |
| Artículo 18: Deberes de los buques extranjeros durante el paso..... | 56 |

/...

INDICE (continuación)

| | <u>Página</u> |
|---|---------------|
| Subsección B: Buques mercantes..... | 58 |
| Artículo 19: Gravámenes impuestos a los buques extranjeros..... | 58 |
| Artículo 20: Detención practicada a bordo de un buque extranjero..... | 59 |
| Artículo 21: Detención de un buque para el ejercicio de la jurisdicción civil..... | 61 |
| Subsección C: Buques del Estado que no sean buques de guerra | 65 |
| Artículo 22: Buques del Estado explotados con fines comerciales..... | 65 |
| Artículo 23: Buques del Estado destinados a fines no comerciales..... | 68 |
| Subsección D: Buques de guerra..... | 70 |
| Artículo 24: Paso (de buques de guerra)..... | 70 |
| Artículo 25: Inobservancia de las reglas (por buques de guerra)..... | 75 |
| SEGUNDA PARTE: LA ALTA MAR..... | 77 |
| SECCION I. REGIMEN GENERAL..... | 77 |
| Artículo 26: Definición de la alta mar..... | 77 |
| Artículo 27: Libertad de la alta mar..... | 78 |
| Subsección A: Navegación..... | 79 |
| Artículo 28: Derecho de navegación..... | 79 |
| Artículo 29-31: Nacionalidad de los buques; régimen jurídico de los buques; buques que navegan bajo dos banderas..... | 80 |
| Artículo 32: Inmunidad de los buques de guerra..... | 89 |
| Artículo 33: Inmunidad de otros buques del Estado..... | 91 |
| Artículo 34: Seguridad de la navegación..... | 94 |
| Artículo 35: Competencia penal en caso de abordaje.... | 100 |
| Artículo 36: Obligación de prestar auxilio..... | 107 |
| Artículo 37: Trata de esclavos..... | 111 |
| Artículos 38-45: Piratería..... | 119 |
| Artículo 46: Derecho de visita y registro..... | 136 |
| Artículo 47: Derecho de persecución..... | 13 |

INDICE (continuación)

| | <u>Página</u> |
|---|---------------|
| Artículo 48: Contaminación de la alta mar..... | 147 |
| Subsección B: Pesca..... | 149 |
| Artículo 49-59: Derecho de pesca; conservación de los recursos vivos de la alta mar..... | 149 |
| Artículo 60: Pesquerías explotadas mediante dispositivos fijados en el lecho del mar..... | 166 |
| Subsección C: Cables y tuberías submarinos..... | 170 |
| Artículos 61-65: Cables y tuberías submarinos..... | 170 |
| SECCION II: ZONA CONTIGUA..... | 178 |
| Artículo 66: Zona contigua..... | 178 |
| SECCION III: LA PLATAFORMA CONTINENTAL..... | 183 |
| Artículos 67-68: (Definición de "plataforma continental" y exposición de los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental)..... | 183 |
| Artículo 69: (Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no afectan al régimen de las aguas o espacio aéreo suprayacentes)..... | 192 |
| Artículo 70: (Cables submarinos en la plataforma continental)..... | 194 |
| Artículo 71: (Instalaciones en la plataforma continental)..... | 196 |
| Artículo 72: (Delimitación de la plataforma continental) | 200 |
| Artículo 73: (Controversias relativas a la plataforma continental)..... | 205 |

/...

INDICE (continuación)

ANEXOS:

- A: Artículos referentes al derecho del mar, preparados por la Comisión de Derecho Internacional, junto con una enumeración de las sesiones de la Comisión en que se han examinado principalmente las materias tratadas en los respectivos artículos

- B: Artículos referentes al derecho del mar preparados por la Comisión de Derecho Internacional, junto con una lista de los documentos que contienen las observaciones de los gobiernos sobre el proyecto y los artículos provisionales aprobados por la Comisión en sucesivos períodos de sesiones

/...

Introducción

1. En su octavo período de sesiones, celebrado en la Oficina Europea de las Naciones Unidas, en Ginebra, Suiza, del 23 de abril al 4 de julio de 1956, la Comisión de Derecho Internacional aprobó el texto de 73 artículos referentes al derecho del mar. El texto de estos artículos aparece en el informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada durante su octavo período de sesiones, del 23 de abril al 4 de julio de 1956^{1/}. Dicho informe contiene también una relación general de los antecedentes de la aprobación de dichos artículos.
2. En el mismo informe la Comisión recomienda que, según lo preceptuado en el inciso d) del párrafo 1 del artículo 23 de su estatuto, "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"^{2/}.
3. El presente repertorio tiene por objeto contribuir a una más amplia comprensión de los 73 artículos referentes al derecho del mar que, han sido aprobados recientemente por la Comisión de Derecho Internacional. Según ya se ha señalado, el informe de la propia Comisión contiene una exposición general de los antecedentes de la aprobación de estos artículos. Dicho informe incluye, además, algunos comentarios que, por ser más detallados, explican hasta cierto punto las circunstancias en las cuales se ha producido la aprobación de cada artículo.
4. Hasta donde ha sido posible, en el presente repertorio se evita la simple repetición de cuanto ya ha sido dicho por la Comisión, tanto en la sección de introducción de su informe como en los comentarios a cada uno de los artículos. Su objeto es exponer y analizar la historia legislativa del texto de los artículos tal como han sido aprobados en definitiva. Para ello, se presentan y comparan los textos que en diversas ocasiones ha ido proponiendo el relator

1/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, undécimo período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/3159).

2/ Ibid., párrafo 28.

especial^{1/}, así como los artículos del proyecto aprobados por la Comisión durante las etapas preparatorias de sus trabajos.

5. Al preparar este repertorio se ha tenido en cuenta que, aunque la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional celebrada en La Haya del 13 de marzo al 12 de abril de 1930 no pudo llegar a una conclusión sobre la cuestión de la anchura del mar territorial, en aquella ocasión se logró un acuerdo provisional sobre algunos puntos referentes a la naturaleza jurídica del mar territorial. Reconociendo este hecho, del cual la Comisión misma ha tomado nota, se ha juzgado prudente incluir en el repertorio, en los casos apropiados, algunos textos aprobados o recomendados por la Conferencia de 1930^{2/}.

6. Otra finalidad del repertorio es presentar los textos de varios documentos (convenciones internacionales, informes de las comisiones internacionales y otros análogos) a los cuales se ha referido el relator especial o la Comisión misma.

7. Al preparar el repertorio, se ha tenido en cuenta hasta donde ha sido posible la sugestión hecha por el Gobierno de Israel en sus observaciones sobre los artículos provisionales referentes al régimen de alta mar y al proyecto de artículos relativos al régimen del mar territorial aprobados por la Comisión de Derecho Internacional en su séptimo período de sesiones, celebrado del 2 de mayo al 8 de julio de 1955. Esta sugestión fué expresada en los siguientes términos:

^{1/} En su primer período de sesiones (1949) la Comisión estableció una lista provisional de materias cuya codificación consideró necesaria y posible. Entre ellas incluyó el régimen de alta mar y el del mar territorial. La Comisión incluyó el régimen de alta mar en las materias que debían tener prioridad y designó al Sr. J.P.A. François relator especial de este trabajo. Ulteriormente, en su tercer período de sesiones (1951), en cumplimiento de una recomendación hecha por la Asamblea General en la resolución 374 (IV), la Comisión decidió iniciar sus trabajos sobre el régimen del mar territorial y nombró igualmente al Sr. François como relator especial para esta materia.

^{2/} No hay que olvidar que el Sr. J.P.A. François fué relator de la Segunda Comisión de la Conferencia de 1930. Dicha Comisión fué la encargada de estudiar la cuestión del mar territorial.

/...

" ... El Gobierno de Israel estima que sería útil, tanto para la discusión del proyecto definitivo de la Comisión que se incluirá en el programa provisional del 11.º período de sesiones de la Asamblea General, como para las demás discusiones que tengan lugar, que en el informe de la Comisión, o en un documento anexo preparado por la Secretaría, se expusieran con todo detalle los precedentes de cada artículo y sus comentarios, con un resumen cronológico de los distintos proyectos y de las propuestas hechas en las deliberaciones de la Comisión, tanto las aprobadas e incorporadas en los informes de los distintos períodos de sesiones, como las que fueron rechazadas. Además, este estudio sinóptico debería contener también el mayor número posible de las actas resumidas y de los documentos del octavo período de sesiones de la Comisión y de todos los períodos de sesiones anteriores en los que se discutió la misma cuestión. A este respecto, consideramos que el informe tendría más valor científico y político si pudieran figurar en él referencias a los trabajos de la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional celebrada en La Haya en 1930. Teniendo en cuenta que es casi imposible disponer de muchos de los documentos más antiguos, convendría que los órganos competentes facilitaran algo que los sustituyera." 1/

8. El repertorio se compone de una sección principal y dos anexos. La sección principal consta, en primer lugar, del texto de los artículos aprobados por la Comisión en su octavo período de sesiones, celebrado en 1956. Por lo general, los textos se presentan artículo por artículo. En algunos casos, sin embargo, se ha considerado que era más conveniente presentar agrupados los textos de cierto número de artículos consecutivos. Así se ha hecho, por ejemplo, en el caso de los artículos 29 a 31, 38 a 45, 49 a 59, 61 a 65 y 67 a 78. Tanto si se presentan individualmente como si figuran agrupados, los artículos aparecen bajo el título de "Proyecto de 1956".

9. En segundo lugar, a continuación de cada artículo (o grupo de artículos), la sección principal del repertorio presenta y compara los textos que ha ido proponiendo el relator especial, así como los proyectos de artículos aprobados por la Comisión misma durante las etapas preparatorias de sus trabajos. Se explican brevemente las razones que determinaron los cambios introducidos en esos artículos. Se presentan igualmente los textos de varios documentos

1/ A/CN.4/99/Add.1, pág. 20. Los artículos provisionales referentes al régimen de alta mar y al proyecto de artículos relativos al régimen del mar territorial que en esa ocasión fueron objeto de las observaciones del Gobierno de Israel figuran en el informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones, comprendido entre el 2 de mayo y el 8 de julio de 1955. Documentos Oficiales de la Asamblea General, décimo período de sesiones, Suplemento No. 9 (A/2934)

internacionales (convenciones internacionales, informes de las comisiones y otros análogos) mencionados por el relator especial o por la Comisión con motivo de la preparación de los proyectos de artículos o de los respectivos artículos. Estos documentos se encuentran bajo el título "Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado".

10. En tercer lugar se incluyen en la sección principal del repertorio, cuando ello es pertinente, algunos textos tomados de las actas de la Conferencia de 1930. Estos textos, que aparecen bajo el título "Texto correspondiente en el proyecto de 1930", consisten, según los casos, en artículos propuestos por la Subcomisión No. I de la Segunda Comisión y aprobados provisionalmente por ésta, o en propuestas redactadas por la Subcomisión No. II de la Segunda Comisión. En los casos en que se ha estimado de especial interés, se han agregado las Observaciones formuladas al respecto por la Comisión o la Subcomisión.

11. El Anexo A tiene por objeto hacer que el lector pueda encontrar rápidamente las reuniones de la Comisión de Derecho Internacional en que se han tratado los asuntos a que se refieren los artículos tal como han sido aprobados en definitiva por la Comisión. Este Anexo consta de dos columnas. En la columna de la izquierda se indican los números de los artículos (o grupos de artículos)^{1/} aprobados por la Comisión. En la columna de la derecha aparecen los números de las diversas sesiones de la Comisión en que se han examinado principalmente las cuestiones a que se refieren esos artículos (o grupos de artículos). En esta forma, utilizando este Anexo en relación con la sección principal y consultando las actas resumidas de las correspondientes sesiones, podrá obtenerse una idea clara del proceso en virtud del cual la Comisión ha llegado a la aprobación del texto definitivo de cada artículo.

12. El objeto del Anexo B del repertorio es hacer que el lector vea rápidamente dónde pueden encontrarse las observaciones que los gobiernos han ido formulando al proyecto y a los artículos provisionales aprobados por la Comisión en sus

^{1/} En este anexo ciertos artículos figuran agrupados de la misma manera y por las mismas razones de conveniencia en que aparecen en la sección principal.

sucesivos períodos de sesiones. Conforme explica la Comisión en el informe sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones, estas observaciones han sido estudiadas cuidadosamente tanto por el relator especial como por la Comisión. Así, junto con los informes del relator especial, inclusive los diversos documentos y actas citados por él, y las deliberaciones de la Comisión, las observaciones de los gobiernos constituyen una fuente principal de los 73 artículos referentes al derecho del mar, tal como han sido aprobados finalmente por la Comisión. El objeto del Anexo B es facilitar el estudio adecuado de estas fuentes.

13. Las observaciones de algunos gobiernos, ya sea sobre los artículos del proyecto en su conjunto o sobre ciertos grupos de artículos, estaban concebidas en términos tan generales que no ha sido posible mencionarlas para cada artículo individualmente^{1/}. Hay que insistir en que para la completa comprensión de las observaciones de los gobiernos es necesario considerarlas en su conjunto. Solamente por razones de conveniencia figuran dichas observaciones en el Anexo B, bajo determinados artículos.

14. Además de las observaciones de los gobiernos sobre los varios proyectos aprobados por la Comisión que se mencionan en el Anexo B, hay que citar el documento A/CN.4/19, de fecha 23 de marzo de 1950, en el cual aparecen las respuestas de 10 gobiernos a una solicitud hecha por la Comisión de Derecho Internacional en su primer período de sesiones, celebrado en 1949, para que los gobiernos de los Estados Miembros de las Naciones Unidas suministrasen el texto de las leyes, decretos, decisiones judiciales, tratados, correspondencia diplomática y demás documentos pertinentes relacionados con los tres temas a los cuales la Comisión había decidido reconocer prioridad. Uno de tales temas era el régimen de alta mar. Conviene tener presente igualmente el documento A/CN.4/100, de fecha 13 de marzo de 1956, titulado "Observaciones de las

^{1/} Véanse, por ejemplo, las observaciones del Gobierno de Austria (A/CN.4/99/Add.1, pág. 8); del Gobierno del Nepal (A/CN.4/99/Add.6); y del Gobierno de los Estados Unidos de América (A/CN.4/99/Add.1, con respecto al capítulo I del proyecto de artículos relativos al régimen del mar territorial).

organizaciones intergubernamentales sobre los artículos concernientes a la pesca comprendidos en los artículos provisionales relativos al régimen de alta mar aprobados por la Comisión de Derecho Internacional en su séptimo período de sesiones^{1/}.

15. Al consultar los Anexos A y B deben tenerse en cuenta los siguientes puntos:

- i) En estos anexos los artículos llevan el número que les han asignado la Comisión en su octavo período de sesiones (A/3159). Pero los números de los proyectos de artículos fueron alterados frecuentemente durante las etapas preparatorias.
- ii) Además de las modificaciones en la numeración, los propios proyectos de artículos han sido objeto en distintas ocasiones de modificaciones considerables, tanto en el fondo como en la forma.
- iii) En algunas cuestiones hubo naturalmente la tendencia, tanto en los debates de la Comisión como en las observaciones de los gobiernos, a no limitarse al texto de un artículo determinado. Así ocurrió, por ejemplo, con respecto al artículo 47 (derecho de persecución) y al artículo 66 (zona contigua); y a los artículos 49 a 59 (pesca), al artículo 60 (pesquerías explotadas mediante dispositivos fijados en el lecho del mar), al artículo 66 (zona contigua) y a los artículos 67 y 68 (definición de la "plataforma continental" y declaración de los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental).

Por estas razones, la lista de referencias que aparece en los Anexos A y B no debe considerarse sino como una guía aproximada.

^{1/} En realidad las únicas observaciones incluídas en el documento son las de la Comisión Internacional de Pesca para el Noroeste del Atlántico.

ARTICULOS REFERENTES AL DERECHO DEL MAR

PRIMERA PARTE

EL MAR TERRITORIAL

SECCION I. DISPOSICIONES GENERALES

Naturaleza jurídica del mar territorial

Artículo 1

Proyecto de 1956

1. La soberanía de un Estado se extiende a una zona del 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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

El texto de este artículo ha suscitado pocos problemas de importancia. No obstante, cabe señalar que el relator especial presentó en su primer informe (A/CN.4/53) dos artículos redactados del modo siguiente:

Artículo 1. Denominación del mar territorial. El territorio del Estado comprende una zona de mar designada con el nombre de mar territorial.

Artículo 2. Naturaleza jurídica del mar territorial. La soberanía sobre esta zona se ejerce en las condiciones fijadas por el derecho internacional.

En su segundo informe (A/CN.4/61) el relator especial introdujo la siguiente enmienda en el artículo 2:

La soberanía sobre esta zona se ejerce en las condiciones fijadas por este reglamento y por las demás normas del derecho internacional.

En 1954 (A/2693) la Comisión refundió estos dos artículos del proyecto en uno solo, que dice así:

Artículo 1. Naturaleza jurídica del mar territorial

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.

En 1955 (A/2934) y 1956 (A/3159) la Comisión sólo introdujo cambios de redacción de escasa importancia. En contraste con el primer proyecto del relator especial, que consideraba separadamente la significación del término "mar territorial" y la naturaleza jurídica de dicho mar, en los últimos proyectos se ha tendido a examinar ambos puntos como una sola cuestión.

Texto correspondiente en el proyecto de 1930 (Apéndice I^{1/}, artículo 1)

El territorio del Estado comprende una zona de mar designada en esta Convención con el nombre de mar territorial.

La soberanía sobre esta zona se ejerce en las condiciones fijadas por la presente Convención y por las otras normas de derecho internacional.

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

Artículo 2

Proyecto de 1956

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.

1/ Se trata del Informe de la Segunda Comisión de la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional que se celebró en La Haya de marzo a abril de 1930. (Actas de la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional celebrada en La Haya del 13 de marzo al 12 de abril de 1930, volumen I (sesiones plenarias), Anexo 10. Documento de la Sociedad de las Naciones C.351.M.145.1930.V.) A dicho informe iban unidos los cuatro apéndices siguientes: Apéndice I, integrado por 13 artículos sobre la naturaleza jurídica del mar territorial; Apéndice II (informe de la Subcomisión II sobre la línea de base, las bahías, los puertos, las radas, las islas, los grupos de islas, los estrechos, el paso de barcos de guerra por los estrechos y la delimitación del mar territorial en la desembocadura de un río); Apéndice III, que es un extracto de las actas de la 13a. sesión de la Segunda Comisión que se celebró el 3 de abril de 1930, en la cual cada delegación expuso por turno su actitud sobre la cuestión de la anchura del mar territorial, sin que se procediera a ninguna votación, y en la que se precisó que cada delegación había expuesto su punto de vista a título solamente provisional y no categórico o definitivo; y Apéndice IV (resolución relativa a la labor de codificación respecto a la cuestión de las aguas territoriales).

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

El texto de este artículo ha suscitado pocos problemas de importancia. En su primer informe (A/CN.4/53) el relator especial se abstuvo de mencionar el espacio aéreo; el artículo (artículo 3) tenía el título de "Naturaleza jurídica del lecho del mar y del subsuelo" y su texto era el siguiente:

1. El territorio del Estado ribereño comprende también el lecho y el subsuelo del mar territorial.

2. Las disposiciones del presente reglamento no afectan las convenciones y las otras normas de derecho internacional relativas al ejercicio de la soberanía en esas zonas.

En su segundo informe (A/CN.4/61) el relator especial mencionó el espacio aéreo, el artículo tenía un nuevo título que decía: "Naturaleza jurídica del espacio aéreo, del lecho y el subsuelo del mar" y el texto de este artículo está ahora redactado de esta forma:

El territorio del Estado ribereño comprende también el espacio aéreo sobre el mar territorial, así como el lecho y el subsuelo de ese mar.

En 1954 (A/2693) la Comisión adoptó el título y el texto de dicho artículo tal como ahora están redactados, sin que se procediera a efectuar ningún cambio en 1955 (A/2934).

Texto correspondiente en el proyecto de 1930 (Apéndice I, artículo 2)

El territorio del Estado ribereño comprende también el espacio aéreo sobre el mar territorial, así como el lecho y subsuelo de dicho mar.

Las disposiciones de la presente Convención no afectan las convenciones y las otras normas de derecho internacional relativas al ejercicio de la soberanía en esas zonas.

SECCION II - EXTENSION DEL MAR TERRITORIAL

Anchura del mar territorial

Artículo 3

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

Lo mismo que en 1930, esta cuestión ha sido una de las más difíciles. Tan es así que en el propio texto del artículo, la Comisión se ve obligada a admitir que, como no puede tomar ninguna decisión en firme sobre esta cuestión, "estima que la anchura del mar territorial ha de ser fijada por una conferencia internacional". En su primer informe (A/CN.4/53) el relator especial sugirió el texto siguiente para el artículo 4:

La anchura de la zona de mar definida en el artículo 1 será fijada por el Estado ribereño, pero no podrá exceder de seis millas marinas.

Basándose en un estudio de la legislación en vigor, reunida por la Secretaría y otras entidades, el relator especial manifestó que creía "deber señalar que no tendría ninguna probabilidad de éxito una propuesta encaminada a fijar la anchura en tres millas; el acuerdo sobre esta distancia, fuera de lege lata, fuera de lege ferenda le parecía imposible". Al propio tiempo, el relator especial estimó que "el problema exigía una solución, pues si se dejara a cada Estado la libertad absoluta de fijar por sí solo la anchura de su mar territorial, se modificaría de manera inadmisiblemente el principio de la libertad de los mares". En consecuencia, sugirió que se adoptase como solución conciliatoria la regla de las seis millas,

/...

si bien admitió que esta regla podría encontrar oposición tanto entre los Estados partidarios de la regla de las tres millas como entre los Estados que aspiraban a una anchura superior a las seis millas.

En su segundo informe (A/CN.4/61) el relator especial presentó una propuesta mejor estudiada para el artículo 4, que dice así:

1. La anchura del mar territorial será fijada por el Estado ribereño, pero no podrá exceder de 12 millas marinas contadas a partir de la línea de base del mar territorial.

2. El libre paso por el mar territorial queda garantizado en las condiciones previstas por ese reglamento.

3. El Estado ribereño sólo podrá reclamar derechos de pesca exclusivos para sus nacionales hasta una distancia de tres millas marinas contadas a partir de la línea de base del mar territorial. Más allá de ese límite de tres millas marinas, el Estado ribereño podrá someter la pesca en el mar territorial a una reglamentación cuyo único fin sea la protección de las riquezas del mar. No deberá hacerse discriminación alguna en detrimento de los súbditos de los Estados extranjeros.

4. Si se discutiera la legitimidad de las medidas adoptadas a este efecto, la controversia será sometida a un procedimiento internacional de conciliación, y, si no hubiera acuerdo, al arbitraje.

En su tercer informe (A/CN.4/77) el relator especial modificó esta propuesta para el artículo 4 del modo siguiente:

1. La anchura del mar territorial será de tres millas marinas contadas a partir de su línea de base.

2. El Estado ribereño podrá, no obstante, sujeto a las condiciones que más adelante se indican, extender el mar territorial hasta un límite máximo de 12 millas contadas a partir de su línea de base.

a) Queda garantizado el libre paso en toda la extensión del mar territorial, en las condiciones previstas por este reglamento.

b) El Estado ribereño sólo podrá reclamar derechos de pesca exclusivos para sus nacionales hasta una distancia de tres millas marinas contadas a partir de la línea de base del mar territorial. Más allá de ese límite de tres millas marinas, el Estado ribereño podrá someter la pesca en el mar territorial a una reglamentación cuyo único fin sea la protección de las riquezas del mar.

No deberá hacerse discriminación alguna en detrimento de los súbditos de los Estados extranjeros.

Si se discutiera la legitimidad de las medidas adoptadas a este efecto, la controversia será sometida a un procedimiento internacional de conciliación y, si no hubiera acuerdo, al arbitraje.

En 1954 (A/2693) la Comisión informó sobre esta cuestión del modo siguiente:

"68. En cuanto a la anchura del mar territorial, se expresaron distintas opiniones en el curso de los debates celebrados en los distintos períodos de sesiones de la Comisión. Se hicieron las siguientes sugerencias:

- 1) Adoptar un límite uniforme de tres, cuatro, seis o doce millas;
- 2) Fijar la anchura del mar territorial en tres millas, autorizando al mismo tiempo al Estado ribereño a ejercer hasta a una distancia de 12 millas los derechos reconocidos por la Comisión de Derecho Internacional sobre las zonas contiguas;
- 3) Fijar la anchura del mar territorial en tres millas, autorizando al mismo tiempo al Estado ribereño a extender este límite a 12 millas en las condiciones siguientes:
 - i) Libre paso en toda la extensión del mar territorial;
 - ii) El Estado ribereño sólo podrá reclamar derechos exclusivos en favor de sus nacionales en cuanto a la pesca hasta una distancia de tres millas marinas contadas a partir de la línea de base del mar territorial. Más allá de este límite de tres millas marinas, el Estado ribereño podrá someter la pesca en el mar territorial a una reglamentación cuyo único fin sea la protección de las riquezas del mar;
- 4) Reconocer que todo Estado puede fijar como anchura del mar territorial una distancia que oscila entre tres y doce millas;
- 5) Adoptar un límite uniforme para todos los Estados ribereños situados en torno al mismo mar o en la misma parte del mundo;
- 6) Fijar un límite diferente para los distintos Estados, teniendo en cuenta las circunstancias especiales de cada caso y los derechos históricos;
- 7) Tomar como base de la anchura del mar territorial la superficie del mar que cubre su plataforma continental;
- 8) Reconocer que la anchura del mar territorial depende de factores distintos, que varían en cada caso, y aceptar que todo Estado ribereño tiene derecho a fijar por sí mismo la anchura del mar territorial conforme a sus necesidades;
- 9) Proponer que la anchura del mar territorial, en cuanto no ha sido aún determinada por convenciones especiales, sea fijada por una conferencia diplomática convocada al efecto.

69. La Comisión no ignoraba que cada una de estas soluciones tropezaría con la oposición de algunos Estados. Sin embargo, no será posible llegar a un acuerdo si los Estados no están dispuestos a hacer concesiones.

70. En estas condiciones, ayudaría mucho a la Comisión que los gobiernos declararan en sus observaciones sobre estos proyectos de artículos, cuál es su actitud sobre la cuestión de la anchura del mar territorial y dieran

su opinión sobre la solución que les parezca conveniente. La Comisión confía en que las respuestas de los gobiernos le permitirán formular respuestas concretas sobre esta cuestión."

En 1955 (A/2934) la Comisión aprobó el siguiente texto para el artículo 3:

1. La Comisión reconoce que la práctica internacional no es uniforme por lo que respecta a la limitación tradicional del mar territorial a tres millas.

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 ese límite, considera que el derecho internacional no obliga a los Estados a reconocer una anchura superior a tres millas.

La Comisión solicitó también las opiniones de los gobiernos. Cierta número de ellos sostuvieron que los párrafos 2 y 3 eran contradictorios. Pero, según el informe de 1956 de la Comisión (A/3159) 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". La Comisión examinó en 1956 algunas respuestas, entre las que figuraban las siguientes:

- i) que corresponde a cada Estado ribereño, en el ejercicio de sus poderes soberanos, fijar la anchura del mar territorial;
- ii) que todo Estado ribereño tenga derecho a extender su mar territorial hasta 12 millas;
- iii) que todo Estado ribereño tenga derecho a extender su mar territorial hasta 12 millas, siempre que ello pueda justificarse por un largo uso o por la necesidad de satisfacer los intereses justificados del Estado, teniendo en cuenta también el interés de otros Estados en el mantenimiento de la libertad de la alta mar y la anchura generalmente aplicada en la región; y siempre que, en caso de litigio, la cuestión, a petición de una de las partes, sea sometida a la Corte Internacional de Justicia.
- iv) que todo Estado ribereño pueda 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 adoptan menor anchura para su mar territorial; y

- v) que la anchura del mar territorial sea de tres millas, sin perjuicio de que se reconozca una anchura mayor si se basa en el derecho consuetudinario.

Ninguna de dichas propuestas obtuvo una mayoría en la Comisión, la cual procedió a adoptar el texto del artículo en su redacción actual. La Comisión explicó que estimaba preferible que se celebrase una conferencia diplomática a que se aprobase una regla en virtud de la cual todos los conflictos referentes a la anchura del mar territorial habrían de ser sometidos a la jurisdicción obligatoria de la Corte Internacional de Justicia. La Comisión expuso que "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".

Texto correspondiente en el proyecto de 1930. Lo que sigue constituye un extracto del Informe de la Segunda Comisión.

En las deliberaciones de la Comisión se pudo advertir que todos los Estados admiten el principio de la libertad de la navegación marítima. Sobre este punto no existen divergencias de opinión. La libertad de navegación tiene una importancia capital para todos los Estados; en su propio interés deben favorecer por todos los medios posibles la aplicación de dicho principio.

Por otra parte, se reconoció que el derecho internacional atribuye soberanía a todo Estado ribereño sobre una zona de mar que baña sus costas. Esto debe considerarse como un elemento esencial para la protección de los intereses legítimos del Estado. La zona de mar territorial constituye parte del territorio del Estado; la soberanía que ejerce el Estado sobre dicha zona no difiere por su naturaleza de la autoridad que ejerce en su dominio terrestre.

Sin embargo, dicha soberanía se halla limitada por las condiciones que fija el derecho internacional; debido precisamente a la importancia tan considerable que tiene para todos los Estados la libertad de navegación, se ha reconocido de un modo general el derecho al paso inocente por el mar territorial.

Puede decirse que las delegaciones estuvieron de acuerdo en cuanto a estas ideas. No obstante, pronto se puso de manifiesto una gran diversidad de opiniones respecto de la anchura de la zona de mar en que debería reconocerse la soberanía del Estado. Estas divergencias de opinión se debían en gran parte a la diversidad de condiciones geográficas y económicas de los diferentes Estados y partes del mundo. También algunas delegaciones se manifestaron preocupadas por las consecuencias que, a su juicio las reglas que se aprobasen para tiempos de paz, pudieran tener indirectamente sobre las cuestiones de la neutralidad en tiempo de guerra.

La Comisión se abstuvo de adoptar una decisión sobre si el derecho internacional existente reconoce y fija la anchura de la zona del mar territorial. Ante las divergencias de opinión que se manifestaron sobre este punto, la Comisión prefirió, de conformidad con las instrucciones que había recibido de la Conferencia, abstenerse de expresar una opinión acerca de lo que se debería considerar como derecho existente, para concentrar sus esfuerzos en lograr un acuerdo en el que se determinase la anchura del mar territorial para el futuro. Lamenta tener que confesar que los esfuerzos realizados en este sentido han sido infructuosos.

La Comisión Preparatoria había sugerido, como base de discusión, el plan siguiente:

1. Limitación de la anchura del mar territorial a tres millas;
2. Reconocimiento, en favor de algunos Estados expresamente designados, de un mar territorial de una anchura mayor;
3. Aceptación del principio de una zona en alta mar contigua al mar territorial en la que el Estado ribereño podría ejercer las medidas de control necesarias para impedir, en su territorio o en su mar territorial, la contravención de sus reglamentos aduaneros o sanitarios, o los atentados contra su seguridad por parte de navíos extranjeros. Estas medidas de control no deberían ejercerse a más de 12 millas de la costa 1/.

La Comisión no pudo aceptar este plan; estos tres puntos suscitaron sucesivamente objeciones de diversas delegaciones.

La fijación de una anchura de tres millas tropezó con la resistencia de los Estados que sostienen que no existe ninguna regla de derecho en este sentido y que estiman que sus intereses nacionales requieren que se adopte una zona más ancha. La propuesta de que se reconozca una zona más ancha para dichos Estados, y sólo para ellos, suscitó objeciones de dos lados: por una parte, algunos Estados no estaban dispuestos a reconocer excepciones a la regla de las tres millas; por otra parte, los propios Estados antes mencionados opinaban que la adopción de semejante regla sería arbitraria y no estaban dispuestos a aceptar una situación especial atribuída meramente por vía de un acuerdo. La idea recogida en el tercer punto, es decir, la aceptación de una zona contigua, encontró apoyo en algunas delegaciones, pero no pudo servir de base para una transacción entre las partes.

La primera cuestión que se examinó fué la naturaleza de los derechos que corresponderían a los Estados ribereños en dicha zona. Los que apoyaban la propuesta preveían que el Estado ribereño debería ante todo poder aplicar sus disposiciones aduaneras en una faja de mar de hasta 12 millas a partir de la costa. Huelga decir que los Estados conservarían la facultad de concertar tratados entre sí, confiriendo derechos especiales o generales en una zona más amplia, por ejemplo, para impedir la contaminación de las aguas del mar. Sin embargo, otros Estados sustentaron la opinión de que en cuestiones aduaneras, los acuerdos bilaterales o regionales serían preferibles a los convenios colectivos, dadas las circunstancias especiales que serían aplicables en

1/ Sobre la cuestión de la zona contigua véase más adelante el artículo 66.

cada caso. Dichos Estados se oponían a que se concediera al Estado ribereño el derecho a ejercer un control aduanero o de cualquier otra naturaleza en la alta mar fuera del mar territorial, a menos que ese derecho fuese reconocido en un convenio especial concertado al efecto. La posibilidad de que la atribución de dichos derechos, llegara a crear a la larga una zona de mar territorial que comprendiese toda la zona contigua, acrecentó la oposición de dichos Estados contra el establecimiento de semejante zona.

Otros Estados se declararon dispuestos a aceptar en caso de necesidad, una zona contigua para ejercer los derechos aduaneros, pero se negaron a reconocer a ningún Estado ribereño la posesión de ningún derecho de control para impedir atentados contra su seguridad. A juicio de dichos Estados, sería superfluo reconocer un derecho especial en materia de legítima defensa contra un ataque, ya que dicho derecho existía ya conforme a los principios generales del derecho internacional; no obstante, si se previera atribuir una competencia más amplia en dicha materia al Estado ribereño, se crearía un grave peligro para la libertad de la navegación, sin que, por otra parte, se proporcionase una garantía eficaz al Estado ribereño. En cambio, otros Estados consideraron que la atribución de poderes de esta naturaleza en la zona contigua era de interés primordial. Se expuso la opinión de que el Estado ribereño debería poder ejercer en el espacio aéreo situado sobre la zona contigua derechos correspondientes a los que pudiera ejercer en las propias aguas de la zona contigua. La negación de estos derechos en el mar o el espacio aéreo contiguos influiría en la actitud de dichos Estados respecto de la anchura del mar territorial.

Ciertas delegaciones pusieron de manifiesto la importancia de reconocer al Estado ribereño en la zona contigua la aplicación efectiva de sus leyes de pesca, así como el derecho a proteger la freza. Por otra parte, se convino en que probablemente era innecesario reconocer derechos especiales en la zona contigua en materia de disposiciones sanitarias.

...

Después de discusiones que la duración de la Conferencia no permitió prolongar, la Conferencia llegó a la conclusión de que, dada la divergencia de puntos de vista, no podía llegarse a un acuerdo por el momento sobre estas cuestiones de fondo.

...

Línea de base normal

Artículo 4

Proyecto de 1956

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.

Etapas en la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

La adopción de este artículo ha planteado pocas dificultades. En su primer informe (A/CN.4/53), el relator especial recomendó el texto siguiente (en el artículo 5 de su proyecto):

1. Como regla general, sujeta a las disposiciones relativas a las bahías y las islas, la extensión del mar territorial se mide, a lo largo de todas las costas, a partir de la línea de bajamar.
2. ... (Véanse, más adelante, las referencias relativas al artículo 5.)
3. Se entiende por línea de bajamar la indicada en la carta oficial empleada por el Estado ribereño, a condición de que esta línea no se aparte considerablemente de la línea media de bajamar en las mareas vivas.
4. ... (Véanse más adelante, las referencias relativas al artículo 11.)

El relator especial señalaba que, en su fallo del 18 de diciembre de 1951, relativo al asunto de las pesquerías, la Corte Internacional de Justicia había reconocido que para medir la extensión del mar territorial "es la línea de bajamar, y no la de pleamar ni una media entre esas dos líneas, la que ha sido adoptada en general en la práctica de los Estados" (I. C. J. Reports 1951, pág. 128).

En su segundo informe (A/CN.4/61), el relator especial suprimió las palabras "a lo largo de todas las costas", que figuraban en el párrafo 1. En un addendum a dicho informe (A/CN.4/61, Add.1) el relator especial incluyó las observaciones

del Comité de Expertos a quien había consultado^{1/}. Se había hecho a los expertos la siguiente pregunta: "Suponiendo que el mar territorial se mida a partir de la línea de la bajamar, ¿qué línea será preferible tomar como tal?". Su respuesta fué: "1. Salvo que se disponga otra cosa, la línea de base para medir el mar territorial debe ser la línea de la bajamar a lo largo de la costa tal como esté señalada en la carta a mayor escala que exista, reconocida oficialmente por el Estado ribereño. Si no se han levantado cartas detalladas de la zona, en las que se indique la línea de la bajamar, se utilizará la línea de la costa (línea de la pleamar)". El Comité de Expertos declaró también que no creía "hubiera peligro en que la omisión de las disposiciones de la Conferencia

^{1/} Este Comité de Expertos estuvo compuesto por los siguientes técnicos: Profesor L. E. G. Asplund (Departamento de Investigaciones Geográficas, Estocolmo); Sr. S. Whittemore Boggs (Asesor Especial de Geografía, Departamento de Estado, Washington D. C.); Sr. P. R. V. Couillault (Ingeniero Jefe del Servicio Central Hidrográfico, París); Comandante retirado R. H. Kennedy, O.B.E.R.N. (Departamento Hidrográfico del Almirantazgo, Londres), acompañado del Sr. R. C. Sawyer (Oficial Administrativo del Almirantazgo, Londres); Vicealmirante retirado A. S. Pinke (Real Armada Holandesa, La Haya). El Comité se reunió bajo la presidencia del relator especial.

de 1930, en las que se daban indicaciones especiales en esta cuestión, pudiera constituir una tentación para que los gobiernos extendieran indebidamente en sus cartas las respectivas líneas de la bajamar"^{1/}.

Teniendo en cuenta las sugerencias del Comité de Expertos, el relator especial, en su tercer informe (A/CN.4/77), modificó el artículo (artículo 5), redactándolo en la forma siguiente:

Por regla general y sin perjuicio de las disposiciones relativas a las bahías y a las islas, la anchura del mar territorial se medirá a partir de la línea de la bajamar, a lo largo de la costa, tal como esté marcada en las cartas a gran escala en uso, que estén reconocidas oficialmente por el Estado ribereño. Si no existen cartas detalladas en que se indique la línea de la bajamar, la línea costera (línea de pleamar) servirá de línea de partida.

1/ En 1930, la Subcomisión II había recomendado en su artículo sobre la línea de base que se entendiera "por línea de bajamar la indicada en la carta oficial empleada por el Estado ribereño, a condición de que esta línea no se aparte considerablemente de la línea media de bajamar en las mareas vivas". (el original no está subrayado). En sus Observaciones sobre el mismo artículo, la Subcomisión declaraba lo siguiente: "Para calcular la extensión del mar territorial, se tomará como base la línea de bajamar, siguiendo todas las sinuosidades de la costa. Se exceptúan los casos siguientes: 1) las bahías, 2) las islas próximas a la costa; y 3) los grupos de islas. Estos tres casos se tratarán ulteriormente. El artículo sólo se refiere al principio **general**."

La expresión tradicional "línea de bajamar" puede tener sentidos diversos y es necesario precisarla. En la práctica de los diversos Estados existen varios criterios que sirven para determinar esa línea. Se han tomado en consideración principalmente los dos criterios siguientes: por una parte, la línea de bajamar indicada en la carta oficial del Estado ribereño, y por otra, la línea media de bajamar en las mareas vivas. Se ha elegido el primer criterio, que parece preferible desde el punto de vista práctico. Es cierto que no todos los Estados poseen cartas oficiales publicadas por sus servicios hidrográficos; pero todos los Estados ribereños poseen cartas marinas que se consideran oficiales por sus autoridades y se ha elegido una expresión que incluye esas cartas. Las diferencias que puedan presentarse debido a los criterios distintos seguidos en la confección de las cartas son muy pequeñas y cabe dejarlas de lado. Sin embargo, para evitar abusos, se ha agregado que la línea indicada por la carta no debe apartarse considerablemente del criterio más científico: la línea media de la bajamar en las mareas vivas. Hay que reconocer que la palabra "considerablemente" es bastante vaga; pero puede aceptársela, teniendo en cuenta, por una parte, que sólo se prevé esta disposición para los casos en que sea evidente la falta de buena fe y, por otra, que sería difícil una mayor precisión".

El relator especial hacía nuevamente referencia al pasaje citado del fallo de la Corte Internacional de Justicia.

En 1954 (A/2693), la Comisión aprobó como artículo 4, bajo el título de "Línea de base normal", el texto siguiente:

Sin perjuicio de las disposiciones del artículo 5^{1/} y de las disposiciones relativas a las bahías y a las islas, la anchura del mar territorial se medirá a partir de la línea de la bajamar, a lo largo de la costa, tal como esté marcada en las cartas a gran escala en uso, oficialmente reconocidas por el Estado ribereño. Si no existen cartas detalladas en que se indique la línea de la bajamar, la línea costera (línea de pleamar) servirá de línea de partida.

En 1955 (A/2934) se eliminó la última frase del artículo (de 1954) arriba citado. La Comisión señaló que "esta frase se presta a confusión pues puede interpretarse en el sentido de que no sólo un buque en alta mar, sino también el Estado ribereño debe tomar la línea de pleamar como línea de base si no existen cartas detalladas, lo que no refleja la intención de la Comisión." En 1956 sólo se introdujeron cambios de menor importancia en la redacción de este artículo.

Texto correspondiente en el proyecto de 1930 (Apéndice II)

Sin perjuicio de las disposiciones relativas a las bahías y a las islas, la anchura del mar territorial se mide a partir de la línea de la bajamar, a lo largo de toda la costa.

Para los efectos de esta convención, se entiende por línea de bajamar la indicada en la carta oficial empleada por el Estado ribereño, a condición de que esta línea no se aparte considerablemente de la línea media de bajamar en las mareas vivas.

... (Véanse, más adelante, las referencias relativas al artículo 11.)

^{1/} Este artículo fué titulado "Líneas de base rectas".

Líneas de base rectas

Artículo 5

Proyecto de 1956

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 las líneas de base rectas que unan los puntos apropiados. 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 bajíos 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.

Etapas en la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

El problema ha sido redactar el texto en una forma legal apropiada y, en cierta medida, dar una mayor precisión a los principios sentados por la Corte Internacional de Justicia en el litigio de las pesquerías, en lo que respecta al derecho del Estado ribereño de sustituir, en determinadas circunstancias, la línea de base física normal (véase artículo 4) por una línea de base indicada en una carta. En su primer informe (A/CN.4/53) el relator especial recomendaba, bajo el título único de "Línea de base", el texto siguiente, que formaba parte del mismo artículo 5 de su proyecto:

1. ... (Véanse, anteriormente, las referencias relativas al artículo 4.)
2. Sin embargo, si se trata de una costa profundamente accidentada, con muchas entradas, o bordeada por un archipiélago, la línea de base se aparta de la línea de bajamar y debe admitirse el método de las líneas de base que unen puntos apropiados de la costa. El trazado de las líneas de base no puede alejarse de manera apreciable de la dirección general de la costa, y las extensiones de mar situadas dentro de esta línea deben estar suficientemente unidas a los dominios terrestres para quedar sometidas al régimen de las aguas interiores.

3. ... (Véanse, anteriormente, las referencias relativas al artículo 4.)

4. ... (Véanse, más adelante, las referencias relativas al artículo 11.)

En su segundo proyecto (A/CN.4/61) el relator especial modificó este texto ligeramente, que quedó rectado así (artículo 5):

1. ... (Véanse, anteriormente, las referencias relativas al artículo 4.)

2. Excepcionalmente, la línea de base puede separarse de la línea de la bajamar, cuando las circunstancias impongan un régimen especial debido a que la costa es profundamente accidentada o tiene muchos entrantes o a causa de las islas situadas muy cerca de la costa. En este caso especial puede adoptarse como método la línea de base que una puntos apropiados de la costa. El trazado de las líneas de base no puede alejarse de manera apreciable de la dirección general de la costa, y las extensiones de mar situadas dentro de esa línea deben estar suficientemente unidas a los dominios terrestres para quedar sometidas al régimen de las aguas interiores.

3. ... (Véanse, anteriormente, las referencias al artículo 4.)

4. ... (Véanse, anteriormente, las referencias al artículo 11.)

Teniendo en cuenta el informe del Comité de Expertos (A/CN.4/61/Add.1)^{1/}, el relator especial introdujo en su tercer informe (A/CN.4/77) un texto nuevo, del siguiente tenor (artículo 6):

1. Excepcionalmente, la línea de base puede separarse de la línea de la bajamar cuando las circunstancias impongan un régimen especial debido a que la costa es profundamente accidentada o tiene muchos entrantes o a causa de las islas situadas muy cerca de la costa. En este caso especial, puede adoptarse como método la línea de base que una puntos apropiados de la costa. El trazado de las líneas de base no puede alejarse de manera apreciable de la dirección general de la costa, y las extensiones de mar situadas dentro de esa línea deben estar suficientemente unidas a los dominios terrestres para quedar sometidas al régimen de las aguas interiores.
2. En general, la máxima longitud admisible para una "línea de base recta" será de 10 millas. Estas líneas de base podrán trazarse, si procede, entre promontorios de la costa o entre un promontorio y una isla, o entre dos islas, a condición de que tales líneas permanezcan a no más de cinco millas de la costa y de que los promontorios o islas no se hallen a más de 10 millas de distancia entre sí. No se trazarán líneas de base desde los escollos y bajíos que emerjan durante la bajamar ni en dirección de éstos. Se considerará que tales líneas separan las aguas interiores del mar territorial.

^{1/} En su informe el Comité de Expertos había recomendado que la longitud máxima admisible de una línea recta de base fuera de 10 millas. Esta distancia se eligió por corresponder al doble del alcance de la visión del horizonte, en tiempo despejado, para un observador situado a una altura de cinco metros (que es la altura aceptada internacionalmente para fines hidrográficos). Los expertos también habían señalado que incumbía al Estado ribereño dar adecuada publicidad a las líneas de base rectas que estableciera. Se explicó que, si se consideraba conveniente, como regla general, que las líneas de base no se apartaran apreciablemente de la dirección general de la costa, la manera de lograrlo consistía en fijar en 10 millas la longitud máxima de dichas líneas. Los expertos observaron además que "en casos excepcionales, especialmente admitidos por el derecho internacional, podrán permitirse líneas de mayor longitud respecto de una costa particular. No obstante, ningún punto de dichas líneas podrá apartarse más de cinco millas de la costa".

3. En los casos en que dichas "líneas de base rectas" estén permitidas, el Estado ribereño deberá encargarse de dar a conocer su trazado en forma adecuada.

En 1954 la Comisión declaró (A/2693) que por interpretar el fallo de la Corte en el litigio de las pesquerías como la expresión del derecho vigente, se había inspirado en él para la redacción de su proyecto. Consideraba, no obstante, que ciertas reglas recomendadas por los expertos permitían precisar de una manera adecuada los criterios adoptados por la Corte. La Comisión decidió, por tanto, apoyar las recomendaciones de los expertos en una forma ligeramente modificada, advirtiendo, no obstante, que aunque dichas recomendaciones representaban un "desarrollo progresivo" del derecho internacional, no podrían considerarse obligatorias hasta tanto no fuesen aprobadas por los Estados. El proyecto de 1954 de la Comisión (artículo 5) decía lo siguiente:

1. Excepcionalmente la línea de base puede separarse de la línea de la bajamar, cuando lo justifiquen razones históricas o cuando las circunstancias impongan un régimen especial en razón de las profundas aberturas o hendiduras de la costa; o en razón de las islas situadas en inmediata proximidad de la costa. En estos casos especiales, 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 en forma apreciable de la dirección general de la costa, y las extensiones de mar comprendidas por esa línea deben estar suficientemente unidas a los dominios terrestres para estar sometidas al régimen de las aguas interiores.

2. 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 bajíos que emergen intermitentemente ni en dirección de éstos.

3. El Estado ribereño deberá dar a conocer en forma adecuada el trazado de las líneas de base rectas.

En 1955, sin embargo, la Comisión decidió modificar considerablemente su proyecto (A/2934). Explicó que algunos gobiernos habían hecho objeciones, sobre todo al segundo párrafo, alegando que la longitud máxima de 10 millas para las líneas de base y la distancia máxima de cinco millas de la costa no sólo eran arbitrarias, sino que no concordaban con la decisión de la Corte. La Comisión acordó por mayoría suprimir el segundo párrafo - hecha salvedad de la última frase - para no hacer demasiado automática la solución preconizada en el primero. La última frase, que estatuyó que no se trazarían "líneas de base desde los escollos y bajíos que emergen intermitentemente ni en dirección de éstos" se añadió al final del primer párrafo. En la nueva versión del texto inglés, el adjetivo drying ("que emergen intermitentemente") modifica tanto al sustantivo shoals ("bajíos") como al sustantivo rocks ("escollos").

En definitiva, la versión de 1955 quedó redactada como sigue (artículo 5):

1. La línea de base recta puede separarse de la faja de bajamar cuando las circunstancias impongan un régimen especial debido a las profundas aberturas o hendiduras que presente la costa; debido a las islas situadas en la inmediata proximidad de la costa; o cuando lo justifique la existencia de intereses económicos peculiares de una región, cuya realidad e importancia estén demostradas por un largo uso. En estos casos especiales puede emplearse el método de líneas de base que unan puntos apropiados. El trazado de estas líneas de base no puede apartarse de una manera sensible de la dirección general de la costa, y las extensiones de mar situadas dentro de ellas deben estar suficientemente unidas a los dominios terrestres para estar sometidas al régimen de las aguas interiores. No se trazarán líneas de base desde los escollos y bajíos que emergen intermitentemente ni en dirección de éstos.
2. El Estado ribereño está obligado a dar a las líneas de base recta una publicidad suficiente.

La Comisión explicó que la palabra "excepcionalmente", que figuraba en la primera frase del párrafo 1, había sido suprimida por carecer de pertinencia jurídica, dado el contexto; el sistema preconizado en el artículo podría aplicarse en todos los casos en que se presentasen las circunstancias previstas. La Comisión introdujo también una serie de cambios destinados a armonizar más aún el texto con la decisión de la Corte sobre el asunto de las pesquerías. Además, la Comisión

suprimió en el mismo párrafo las palabras "de la costa", para no excluir la posibilidad de que las líneas de base rectas se trazasen entre la costa e islas o entre unas islas y otras. Pero la Comisión tuvo el cuidado de agregar la declaración siguiente: "No hace falta decir que las condiciones generales indicadas en el primer párrafo del artículo para el trazado de las líneas deberán observarse en todo momento. No podrán trazarse estas líneas a partir del mar cuando no existan los puntos de referencia indicados".

En 1956 se introdujeron nuevas modificaciones. En especial, la referencia a "los intereses económicos peculiares de una región cuya realidad e importancia esté demostrada por un largo uso", que había sido tomada del fallo dictado por la Corte Internacional de Justicia en el asunto de las pesquerías y que figuraba en la primera frase del párrafo 1, pasó a constituir la penúltima frase del mismo párrafo, haciéndose algunas correcciones de estilo en la versión española. Este cambio se debió a que algunos gobiernos sostuvieron - y la gran mayoría de los miembros de la Comisión estuvo de acuerdo en ello - que los intereses económicos que tomó en consideración el fallo de la Corte se tuvieron en cuenta únicamente por ésta en vista de los factores históricos y geográficos propios del caso, y no debían constituir por sí solos una justificación para el trazado de líneas de base rectas. La aplicación del método de líneas de base rectas había de estar justificada en principio por otras razones para que consideraciones económicas puramente locales pudiesen justificar que se las trazase de una cierta manera.

Texto correspondiente en el proyecto de 1930

No hay un texto que corresponda exactamente al artículo de referencia. Como señaló la Subcomisión II en sus Observaciones al artículo titulado "Línea de base", Para calcular la extensión del mar territorial, se tomará como base la línea de bajamar, siguiendo todas las sinuosidades de la costa. Se exceptúan los casos siguientes: 1) las bahías; 2) las islas próximas a la costa; y 3) los grupos de islas. Estos casos especiales se trataban por separado en dicho proyecto.

Límite exterior del mar territorial

Artículo 6

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

Este texto tuvo su origen en el informe del Comité de Expertos (A/CN.4/61/Add.1). Habiéndose formulado la pregunta "¿Cómo se ha de trazar el límite exterior del mar territorial cuando la anchura de dicho mar es de T millas?", los expertos contestaron: "el límite exterior del mar territorial está constituido por una línea cuyos puntos se hallan a una distancia de T millas del punto más cercano de la línea de base. Está formado por una serie de intersecciones de arcos de círculo trazados con un radio de T millas desde todos los puntos de la línea de base. El límite del mar territorial está formado por los arcos que más se alejan de la costa." El relator especial incluyó esta propuesta en las enmiendas y adiciones a su segundo informe (A/CN.4/61/Add.1), recomendando el texto con carácter de adición al artículo que trata de la anchura del mar territorial, que era entonces el artículo 4. En su tercer informe (A/CN.4/77), el relator especial recomendó que se incluyese el texto en el proyecto haciéndolo figurar como un artículo distinto, que sería el artículo 7.

En 1954 (A/2693) la Comisión aprobó el texto tal como se halla redactado en la actualidad. El efecto de dicho texto, según hizo notar la Comisión en 1956, es que los Estados pueden "servirse de este método (o sea el método de los arcos de círculo para fijar el límite exterior del mar territorial) 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."

La Comisión manifestó también que "considera que hay que recomendar el método de los arcos de círculo porque puede facilitar la orientación de los navegantes".

Tanto el Comité de Expertos como la Comisión parecen haber tenido gran interés en evitar la falsa impresión que, de otro modo, hubiera podido crear

cierto pasaje de la sentencia de la Corte Internacional de Justicia relativa al asunto de las pesquerías, según el cual era ilegal servirse del citado método.

La Corte dijo:

"El método de los arcos de círculo, que se emplea constantemente para determinar la posición de un punto o de un objeto en el mar, constituye una técnica nueva cuando se utiliza para fijar los límites del mar territorial. Esta técnica fue propuesta por la delegación de los Estados Unidos en la Conferencia celebrada en 1930 para la codificación del derecho internacional. Tiene por objeto asegurar la aplicación del principio de que la franja de las aguas territoriales debe seguir la línea de la costa. El derecho no le da carácter obligatorio, habiéndolo reconocido así en su respuesta verbal el abogado asesor del Gobierno del Reino Unido."
(I.C.J. Reports 1951, pág. 129.)

En el párrafo que antecede, la Corte indicó claramente que, según el derecho internacional, el empleo del método de los arcos de círculo no es obligatorio. Pero no dijo que el derecho internacional prohibiese utilizar dicho método.

Texto correspondiente en el proyecto de 1930. No hay texto equivalente. En 1930 la Subcomisión II se ocupó únicamente de los límites de la línea de base y no de la fijación del límite exterior del mar territorial.

Bahías

Artículo 7

Proyecto de 1956.

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 sólo 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 recta establecido en el artículo 5.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su primer informe (A/CN.4/53), el relator especial propuso el siguiente texto como artículo 6:

"En cuanto a las bahías de las cuales es ribereño un solo Estado, la extensión del mar territorial se medirá a partir de una línea recta tirada a través de la abertura de la bahía; si la abertura de la bahía excede de 10 millas, esta línea cruzará la bahía en la parte más cercana a la entrada, en el primer punto en que la abertura no exceda de 10 millas.

El relator especial proponía de este modo que se emplease la llamada "norma de las 10 millas" en la forma que asumió dicha norma, por ejemplo, en la Convención Internacional para reglamentar las funciones de policía de las pesquerías en las aguas extraterritoriales del Mar del Norte, firmada en La Haya el 6 de mayo de 1882, cuyo artículo 2 decía: "Por lo que respecta a las bahías,

la distancia de tres millas se medirá a partir de una línea recta tirada a través de la bahía en la parte más cercana a la entrada, en el primer punto en que la anchura no exceda de 10 millas"^{1/}.

El relator especial hizo notar que, en el asunto de las pesquerías, la Corte Internacional de Justicia había señalado que si bien ciertos Estados habían adoptado la regla de las 10 millas tanto en su derecho interno como en sus tratados y convenciones, y que si bien en algunas decisiones arbitrales entre esos Estados se había aplicado tal regla, otros Estados habían adoptado un límite diferente; y que en consecuencia la norma de las 10 millas no había adquirido la autoridad necesaria para que se la considerase como una norma general de derecho internacional (I.C.J. Reports 1951, pág. 131). Al propio tiempo, teniendo en cuenta que la tarea de la Comisión comprendía el "desarrollo progresivo" del derecho internacional así como su codificación, el relator decidió proponer la norma de las 10 millas. Pero también estimó que, por tratarse de cuestión tan técnica, la Comisión debía estudiarlo con la ayuda de expertos en esta materia.

Después de consultar al Comité de Expertos, el relator especial, en su segundo informe (A/CN.4/61/Add.1) presentó el siguiente texto con carácter de artículo 6:

1. En el sentido jurídico, una bahía se considera como tal si su superficie es igual o superior a la de un semicírculo trazado a la entrada de la misma. Quedan excluidas las bahías históricas, que serán consignadas como tales en los mapas.

2. Si una bahía tiene más de una entrada, el semicírculo se trazará sobre una línea de una longitud igual a la suma de las longitudes de las diversas entradas.

3. Las islas situadas dentro de una bahía se considerarán comprendidas en la superficie acuática de la bahía.

^{1/} Compárese con la forma que se dió a esta regla en el anterior Convenio del 2 de agosto de 1839 celebrado entre el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda y Su Majestad el Rey de Francia, en el que se definen los límites para la pesca en las costas de la Gran Bretaña y Francia, y en cuyo Artículo 9 se declara que "Queda igualmente convenido que la distancia de tres millas fijada como límite general para el derecho exclusivo de pesca en las costas de ambos países será medida, por lo que respecta a las bahías cuya entrada no tenga más de 10 millas de anchura, a partir de una línea recta trazada de punta a punta de tierra".

4. La línea que cierre una bahía (en el sentido jurídico) no podrá tener más de 10 millas de ancho, distancia que corresponde al doble del alcance de la visión del horizonte, en tiempo despejado, para un observador situado a una altura de cinco metros. Cuando haya una diferencia considerable en las mareas, las líneas de la bajamar se considerarán como líneas de la costa entre las que se calculará el ancho de la bahía.

5. Si la entrada de una bahía (en el sentido jurídico) está dividida por varias islas en un cierto número de pequeñas aberturas, podrán trazarse líneas a través de dichas aberturas, pero a la condición de que ninguna de ellas tenga más de cinco millas de longitud, salvo una que podrá tener 10 millas como máximo.

6. En el caso de que la entrada de la bahía no exceda de 10 millas de ancho, la línea inter fauces terrarum constituirá el límite entre las aguas interiores y el mar territorial.

7. En el caso de que la entrada de la bahía exceda de 10 millas, se trazará una línea de esta longitud dentro de la bahía. Si pueden trazarse varias líneas de esa longitud, se elegirá la que encierre la máxima superficie acuática dentro de la bahía.

En su tercer informe (A/CN.4/77) el relator especial modificó este texto, que en esa ocasión figuró en el artículo 8, redactándolo en la forma siguiente:

1. Las aguas de una bahía se considerarán como aguas interiores si la línea trazada a través de la entrada no tiene más de 10 millas.

2. A los efectos del párrafo primero, se entenderá por "bahía" un entrante de mar cuya superficie sea igual o superior a la superficie del semicírculo que tenga por diámetro la línea trazada entre los puntos que limiten la boca de dicho entrante. Si la bahía tiene más de una entrada, el diámetro del semicírculo será la suma de las líneas que cierren todas las entradas. La superficie de las islas situadas en la bahía formará parte de la superficie total de ésta.

3. Si la boca de una bahía está dividida por varias islas en un cierto número de entradas, podrán trazarse líneas de demarcación a través de dichas entradas, a condición de que ninguna de las líneas, salvo una que podrá tener hasta 10 millas, tenga más de cinco millas de longitud.

4. Si la entrada de la bahía tiene más de 10 millas de ancho, la línea de demarcación se trazará en el interior de la bahía en el lugar donde su anchura no exceda de 10 millas. En el caso en que se puedan trazar varias líneas de 10 millas de longitud, se escogerá la línea que abarque la mayor superficie de agua dentro de la bahía.

En 1955 (A/2934) la Comisión llegó a un acuerdo sobre la adopción de ciertas normas relativas a las bahías. Hasta cierto punto, dichas normas reflejaban las propuestas de los expertos. Pero mientras éstos últimos eran partidarios de la norma de las 10 millas, la mayoría de la Comisión se pronunció a favor de una norma de 25 millas. La Comisión explicó que "sin querer establecer ninguna relación directa entre la longitud de la línea de demarcación y la anchura del mar territorial - cosa a la que se opusieron categóricamente algunos de sus miembros - la Comisión creyó que era necesario tener en cuenta en cierto modo las tendencias que tratan de ampliar la anchura del mar territorial prolongando la línea de demarcación en las bahías". Así, pues, la norma de las 25 millas estaba justificada por el hecho de que la línea de demarcación a través de las bahías excedería ligeramente del doble de la anchura máxima permisible del mar territorial que a la sazón era objeto de estudio por parte de la Comisión (es decir, 12 millas).

El texto aprobado en 1955 fué el siguiente (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 interiores 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.
2. 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.
3. Las aguas de una bahía que tienen un sólo Estado ribereño estarán consideradas como aguas interiores si la línea trazada a través de su boca no excede de 25 millas a partir de la faja de la bajamar.
4. Si la entrada de la bahía tiene una anchura superior a 25 millas, la línea de demarcación se trazará al interior de la bahía y en el lugar en que la anchura de ésta no exceda de 25 millas. Cuando sea posible trazar varias líneas de una longitud de 25 millas será preferida la línea que encierre dentro de la bahía la mayor superficie de agua.
5. La disposición del párrafo 4 no se aplicará a las bahías llamadas "históricas" ni en los casos en que sea aplicable el sistema de líneas de base recta establecido en el artículo 5.

Pero en 1956, después de tomar en consideración las opiniones expresadas por varios gobiernos según las cuales sería excesiva una norma de 25 millas para las bahías, la Comisión decidió reducir esta cifra a 15 millas. Sin embargo, estimó que había justificación para extender de 10 a 15 millas la línea de demarcación a través de las bahías, por cuanto el origen de la línea de las 10 millas se remontaba a una época en que la fijación de la anchura del mar territorial en tres millas estaba mucho más generalizada que hoy, y desde entonces había habido una tendencia a aumentar la anchura del mar territorial.

Proyecto equivalente de 1930 (Apéndice II)

En cuanto a las bahías de las cuales es ribereño un solo Estado, la extensión de las aguas territoriales se medirá a partir de una línea recta tirada a través de la abertura de la bahía. Si la abertura de la bahía excede de 10 millas, esta línea cruzará la bahía en la parte más cercana a la entrada, en el primer punto en que la abertura no exceda de 10 millas.

Puertos

Artículo 8

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

Este artículo ha suscitado pocas dificultades: su texto se ciñe al del proyecto de 1930. La Comisión ha explicado que las aguas de un puerto hasta una línea trazada entre las instalaciones más avanzadas en el mar constituyen aguas interiores del Estado ribereño y que 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. La Comisión ha sugerido que si estas construcciones alcanzan una longitud excesiva (por ejemplo una escollera que se prolongue varios kilómetros en el mar), es posible que este artículo no pueda ser plenamente aplicable, y que sea necesario adoptar, en su lugar, el sistema de las zonas de seguridad previsto en el artículo 71.

Texto correspondiente en el proyecto de 1930 (Apéndice II)

A los efectos de la delimitación de la anchura del mar territorial, las instalaciones permanentes más adentradas en el mar situadas frente a los puertos se consideran parte de la costa.

En 1930 la Subcomisión II agregó también las siguientes Observaciones:

Las aguas del puerto hasta una línea trazada entre las dos obras fijas más avanzadas, constituyen aguas interiores del Estado ribereño.

Radas

Artículo 9

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

Este artículo ha suscitado pocas dificultades: su texto se ciñe al del proyecto de 1930. Sin embargo, la Comisión ha formulado las siguientes observaciones (A/3159):

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.

Texto correspondiente en el proyecto de 1930 (Apéndice II)

Las radas que sirven para la carga, descarga y fondeadero de las naves y cuyos límites, a tales efectos, han sido fijados por el Estado ribereño, se hallan comprendidas en el mar territorial de este Estado, aunque puedan estar parcialmente situadas fuera del trazado general del mar territorial. El Estado ribereño debe indicar qué radas se emplean efectivamente para esos fines y cuáles son sus límites.

En 1930, la Subcomisión II añadió también las siguientes Observaciones:

Se había propuesto asimilar a los puertos las radas que sirven para la carga y descarga de naves. Por consiguiente, esas radas se habrían considerado como aguas interiores, y el mar territorial se hubiese medido a partir de sus límites exteriores. No se ha creído conveniente aceptar esta propuesta. Si bien se reconoce que el Estado ribereño debe poder ejercer derechos de fiscalización y de policía especiales sobre la rada, se ha juzgado excesivo considerar las aguas en cuestión como aguas interiores, lo cual podría tener como consecuencia que se prohibiera el pasaje inofensivo de buques mercantes por esas aguas. Para atender a esas objeciones se ha sugerido que se reconozca expresamente el derecho de pasaje por esas aguas. Desde el punto de vista práctico, las diferencias principales entre

/...

esas "aguas interiores" y el mar territorial hubiesen consistido en que las radas habrían tenido una faja de mar territorial propia. Pero como no se ha creído necesario asignarles tal faja, se ha convenido en una solución conforme a la cual las aguas de la rada estarán comprendidas en el mar territorial del Estado aunque tales aguas se extiendan fuera del trazado general de dicho mar.

Islas

Artículo 10

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

La redacción de este artículo ha suscitado pocos problemas. Su texto se ciñe al de 1930. Al propio tiempo, cabe hacer notar que mientras que en 1930 hubo una mayoría en la Subcomisión II que, en una Observación respecto de un grupo de islas (archipiélago) e islas situadas frente a la costa, sostuvo la opinión de que "había que adoptar la distancia de 10 millas como base para medir el mar territorial hacia la alta mar", en 1956 la Comisión de Derecho Internacional ha señalado que el artículo 5 del actual proyecto - titulado "Líneas de base rectas" - puede ser aplicado a los grupos de islas situadas frente a las costas. En consecuencia, posiblemente no sea necesario redactar un artículo separado sobre la cuestión de los grupos de islas^{1/}.

1/ En su primer informe (A/CN.4/53) el relator especial propuso un artículo titulado "Grupos de islas". Se trataba del artículo 10, que dice así:

"En cuanto al grupo de islas (archipiélago) y a las islas situadas a lo largo de la costa, se adopta la línea de las 10 millas como línea de base para medir el mar territorial hacia la alta mar. Las aguas comprendidas en el grupo se consideran como aguas interiores."

El relator explicó no obstante que había incluido este texto "no como expresión del derecho vigente, sino como base de discusión en caso de que la Comisión quisiera estudiar un texto que contemple el desarrollo progresivo del derecho internacional a este respecto". El relator se refirió a un pasaje del fallo de la Corte Internacional de Justicia en el asunto de las pesquerías, en el cual la Corte decía (I.C.J. Reports 1951, pág. 131):

"A este respecto, la práctica de los Estados no permite formular ninguna norma general de derecho. Las tentativas que se han hecho para someter a los grupos de islas o archipiélagos ribereños a condiciones análogas a las limitaciones relativas a las bahías (que la distancia entre las islas no sea mayor que el doble de la extensión de las aguas territoriales, o 10 ó 12 millas marinas), no han pasado de la categoría de propuestas."

Llamada 1 de la página anterior (continuación)

En su segundo informe (A/CN.4/61), el relator especial sugirió para el artículo 10 una versión abreviada de su propuesta anterior. El texto de la nueva propuesta era el siguiente:

"En cuanto a un grupo de islas (archipiélago) y a las islas situadas a lo largo de la costa, se adopta la línea de las 10 millas como línea de base."

Después de consultar al Comité de Expertos, el relator especial presentó una propuesta mejor estudiada (véase el artículo 10 del documento A/CN.4/61/Add.1) y otra propuesta más en su tercer informe (véase el artículo 12 del A/CN.4/77).

Esta última propuesta dice así:

"1. Jurídicamente se considerará como grupo de islas la reunión de tres o más de ellas, a condición de que encierren una porción de mar y de que las líneas rectas que las unan, salvo una que podrá tener 10 millas, no excedan de cinco millas.

"2. Las líneas rectas previstas en el primer párrafo formarán las líneas de base para determinar el mar territorial; las aguas que esas líneas de base y las islas encierren serán consideradas como aguas interiores.

"3. El grupo de islas podrá estar formado también por una hilera de islas contiguas a una parte de la línea costera continental. En este caso, se aplicarán las reglas previstas en los párrafos primero y segundo del presente artículo."

No obstante, la Comisión, después de aplazar la cuestión en 1954, decidió en 1955 que el artículo 5, que se refiere a la "línea de base recta", podía aplicarse a los grupos de islas situadas frente a la costa, al paso que las reglas generales serían aplicables normalmente a los demás grupos de islas. Esta posición fué confirmada en 1956, agregando la Comisión que había impedido que se pronunciara sobre este punto, no sólo el desacuerdo que se había manifestado sobre la delimitación del mar territorial sino también la falta de datos técnicos en esta materia. La Comisión reconoció la importancia de esta cuestión y expresó la esperanza de que una conferencia internacional, que se ocupase más tarde de estudiar las reglas propuestas, dedicaría atención a este problema.

Queda la cuestión de las islas artificiales. La Comisión se ha ocupado principalmente de esta cuestión en el artículo 71 (instalaciones de la plataforma continental). También ha observado, en su comentario de 1956 sobre el artículo 10 (A/3159), refiriéndose a las "elevaciones del suelo que no emergen más que con la marea baja", que "aun cuando sobre una de esas elevaciones se haya construido una instalación y 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".

En cambio, la Subcomisión II manifestó en 1930 que su definición del término "islas" - que era análoga a la que ha adoptado la Comisión en 1956 - "no excluye las islas artificiales, siempre que se trate de verdaderas porciones de territorio, y no de instalaciones flotantes, boyas ancladas, etc.". Pero la Subcomisión II, después de afirmar que "se hace reserva del caso de una isla artificial erigida cerca del límite entre las aguas territoriales de dos países", agregaba:

A los fines de la presente Convención no se considera como isla una elevación del suelo que emerge solamente con la marea baja.

La Subcomisión, sin embargo, hacía reservas a esta declaración remitiéndose a su propuesta relativa a la línea de base, en la que se decía:

Para el trazado del mar territorial se toman en cuenta las elevaciones del suelo situadas en el mar territorial, aunque no emerjan sino durante la marea baja 1/.

En su tercer informe (A/CN.4/77), el relator especial insertó una frase en el artículo titulado "islas", que estaba relacionado con la cuestión de las islas artificiales. Dicha frase dice así: "Se asimilan a las islas los conjuntos de viviendas construídas sobre pilotes en el mar". El relator especial explicó que se había añadido esta frase para tener en cuenta las aldeas construídas sobre pilotes en el mar, que existen en ciertas partes del mundo y, sobre todo, frente a la costa occidental de la isla de Sumatra^{2/}.

1/ En el proyecto de 1956 de la Comisión de Derecho Internacional se dedica un artículo separado a las elevaciones que no emergen más que con la marea baja, y de las cuales se ocupó la Subcomisión II como parte de la propuesta relativa a la línea de base (véase el artículo 11 del proyecto de 1956, titulado "Escallos y bajíos que quedan al descubierto intermitentemente").

2/ En el curso de los debates de 1956, el relator especial retiró esta frase (véase A/CN.4/SR.260).

En su primer informe (A/CN.4/53, pág. 35) el relator especial sugirió que la Comisión podría asimilar los faros instalados sobre rocas que quedan al descubierto intermitentemente a las instalaciones construídas para la exploración de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales. Conforme al régimen previsto por la Comisión (viz: artículo 71 del proyecto de 1956) esto no habría tenido como consecuencia que se diera a los faros un mar territorial propio sino que se estableciera alrededor de ellos, y hasta una distancia razonable, zonas de seguridad en las que el Estado ribereño podría tomar las disposiciones necesarias para la protección de dichos faros. Sin embargo, la Comisión no estimó en 1956 que en el caso de los faros fuese necesario establecer un régimen análogo.

Texto equivalente en el proyecto de 1930 (Apéndice II)

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

En 1930 la Subcomisión II también agregó las siguientes Observaciones:

La definición del término isla no excluye las islas artificiales, siempre que se trate de verdaderas porciones de territorio, y no de instalaciones flotantes, boyas ancladas, etc. Se hace reserva del caso de una isla artificial erigida cerca del límite entre las aguas territoriales de dos países.

A los fines de la presente Convención no se considera como isla una elevación del suelo que emerge solamente con la marea baja.

Escollos y bajíos que quedan al descubierto intermitentemente

Artículo 11

Proyecto de 1956

Los escollos y los bajíos 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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su primer informe (A/CN.4/53), el relator especial no insertó ningún artículo separado sobre esta cuestión. En cambio, siguiendo el precedente de 1930, incluyó una referencia a las "elevaciones del suelo situadas en el mar territorial" en el artículo sobre la línea de base. Dicha referencia (párrafo 4 del artículo 5) dice así:

Para el trazado de la línea de base del mar territorial se toman en cuenta las elevaciones del suelo situadas en el mar territorial, aunque no emerjan sino durante la marea baja.

En su segundo informe (A/CN.4/61), el relator especial introdujo la enmienda siguiente a dicho texto (que continuaba siendo párrafo 4 del artículo 5):

Para determinar el límite exterior del mar territorial se considerarán como islas las elevaciones del suelo que sólo emerjan durante la marea baja y estén situadas parcial o totalmente en el mar territorial.

Después de consultar con el Comité de Expertos, el relator especial presentó las siguientes recomendaciones, todavía como párrafos 2 a 4 del artículo 5 (A/CN.4/61/Add.1):

2. Las rocas (y elevaciones similares) que sobresalgan del nivel tomado para la carta no se tendrán en cuenta.

3. Los arrecifes y bancos que emerjan entre el nivel tomado para la carta y el límite de la pleamar, si están situados dentro del mar territorial, podrán tomarse como puntos de partida para medir el mar territorial, formando así un saliente en el límite exterior de éste.

4. En cuanto a los arrecifes de coral, el borde del arrecife, tal como aparezca señalado en las mencionadas cartas, podría aceptarse como la línea de la bajamar para medir el mar territorial.

En su tercer informe (A/CN.4/77), el relator especial simplificó el texto dándole la siguiente redacción:

Los escollos y bajíos que quedan al descubierto en la bajamar podrán tomarse como puntos de partida para medir el mar territorial si están situados total o parcialmente dentro de dicho mar. Además, dicho texto se insertó como artículo separado (13) titulado "escollos y bajíos que quedan al descubierto en la bajamar".

En 1954 (A/2693) la Comisión aprobó el texto siguiente para el artículo 12 bajo el título "Escollos y bajíos que quedan al descubierto intermitentemente":

Los escollos y bajíos que emergen de modo intermitente y están situados total o parcialmente dentro del mar territorial podrán tomarse como puntos de partida para medir dicho mar.

En 1955 (A/2934) la Comisión aprobó el texto siguiente para el artículo 11 bajo el título de "Escollos y bajíos que quedan al descubierto intermitentemente":

Los escollos y los bajíos 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. (Se agregaron las palabras que se subrayan.)

En el texto inglés de 1956 se substituyeron las palabras "for further extending" por las palabras "for measuring the extension of". En el texto español de 1955 se decía "para medir la extensión del mar territorial" y se han conservado las mismas palabras en el texto de 1956.

Texto correspondiente en el texto de 1930 (Apéndice II)

(Bajo el título de "línea de base"): Para el trazado del mar territorial se toman en cuenta las elevaciones del suelo situadas en el mar territorial, aunque no emerjan sino durante la marea baja.

Figuraban a continuación las siguientes Observaciones de la Subcomisión II:

Si en el mar territorial de un continente o de una isla existe una elevación del lecho del mar que emerge solamente en la bajamar, esta elevación, conforme al principio adoptado en la Convención de 1882 relativa a las pesquerías en el Mar del Norte, será tomada en cuenta para determinar la línea de base del mar territorial 1/.

1/ En el artículo 2 de dicha Convención se decía: "Los pescadores de cada país gozarán del derecho exclusivo de pesca dentro de una distancia de tres millas contadas a partir de la línea de bajamar a lo largo de toda la extensión de las costas de sus respectivos países, así como de las islas y bancos sometidos a su soberanía".

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

Artículo 12

Proyecto de 1956

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 por acuerdo entre esos Estados. A falta de acuerdo y salvo que circunstancias especiales justifiquen otra delimitación, el límite será la 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 la extensión de 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.

Etapas en la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su primer informe (A/CN.4/53), el relator especial propuso el siguiente texto de artículo 11, bajo el título de "Estrechos".

1. En los estrechos que sirven de paso entre dos partes de la alta mar, se fijarán los límites del mar territorial de la misma manera que frente a las demás partes de la costa, aun cuando haya un solo Estado ribereño.

2. Cuando la anchura del estrecho exceda a la extensión de las dos zonas de mar territorial, las aguas comprendidas entre estas dos zonas constituyen partes de la alta mar. En caso de que esta delimitación tuviese por resultado dejar una zona del mar, cuya anchura no exceda de dos millas, situada dentro del mar territorial, esta zona podrá asimilarse a dicho mar territorial.

En el addéndum a su segundo informe (A/CN.4/61/Add.1), el relator especial, tras consultas con el Comité de Expertos, proponía el siguiente texto de artículo 13, titulado "Delimitación del mar territorial de dos Estados":

1. La línea limítrofe internacional entre dos países que tienen costas adyacentes situadas entre sí a una distancia de menos de dos T millas (siendo T el ancho del mar territorial) será por lo general la línea media, cada uno de cuyos puntos equidiste de las líneas de base de los Estados interesados. A menos que los Estados adyacentes acuerden otra cosa, se tendrán en cuenta todas las islas al trazar la línea media. Del mismo modo, los arrecifes y bajíos que queden intermitentemente al descubierto a una distancia de T millas de un solo Estado serán tenidos en cuenta, pero otras elevaciones similares, cuya soberanía sea indeterminada, situadas dentro de T millas de ambos Estados, no se tendrán en cuenta al trazar la línea media. Puede haber no obstante razones especiales, tales como derechos de navegación y de pesca, que hagan que la línea limítrofe se desvíe de la línea media. Las líneas serán trazadas en cartas a la mayor escala posible, particularmente si una parte cualquiera de la superficie acuática es estrecha y relativamente tortuosa.

2. La línea limítrofe a través del mar territorial de dos Estados adyacentes se trazará, si no se ha fijado ya de otra manera, con arreglo al principio de la equidistancia desde las respectivas líneas costeras. El método más adecuado para poner en práctica dicho principio se decidirá, en cada caso, mediante acuerdo entre los Estados.

En su tercer informe (A/CN.4/77), el relator especial insertó los artículos siguientes:

Artículo 14 (Estrechos)

1. En los estrechos que sirven de paso entre dos partes de la alta mar, se fijarán los límites del mar territorial de la misma manera que en las demás partes de la costa, aun cuando haya un solo Estado ribereño.

2. Cuando la anchura del estrecho exceda de la extensión de las dos zonas de mar territorial, las aguas comprendidas entre estas dos zonas constituyen partes de la alta mar. Si esta delimitación deja una zona del mar, cuya anchura no exceda de dos millas, dentro del mar territorial, podrá asimilarse esa zona al mar territorial.

Artículo 16. (Delimitación del mar territorial de dos Estados cuyas costas están situadas una frente a otra)

1. La línea limítrofe internacional entre dos países cuyas costas están situadas una frente a otra a una distancia de menos de dos T millas (siendo T el ancho del mar territorial) será, por regla general, la línea media, cada uno de cuyos puntos será equidistante de las líneas de base de los Estados interesados. A menos que los Estados adyacentes acuerden otra cosa, para fijar la línea media se tendrán en cuenta todas las islas. Del mismo modo, se tomarán en consideración los bajíos que emerjan en la bajamar y estén situados a menos de T millas de un solo Estado; en cambio, los que estén a menos de T millas de uno y otro Estado no se tomarán en cuenta para trazar la línea media.

2. Excepcionalmente, los intereses de la navegación o de la pesca podrán justificar un trazado distinto de la línea de demarcación, que las partes interesadas habrán de fijar de común acuerdo.

3. La línea se trazará en las cartas a gran escala en uso, que estén oficialmente reconocidas.

Asimismo incluía otro artículo (17), titulado "Delimitación del mar territorial de dos Estados adyacentes", por ser evidente que, en el addendum al segundo informe, el artículo 13 había previsto tanto el caso de los Estados con costas una frente a otra, como el caso de los Estados con costas adyacentes entre sí. (La Comisión se ocupa ahora separadamente de esta última cuestión: véase más adelante el artículo 14.)

En lo que respecta a la delimitación del mar territorial de dos Estados con costas situadas una frente a otra, el relator especial señalaba que la Comisión se había pronunciado ya en favor de la aplicación de un sistema análogo para fijar el límite de una plataforma continental adyacente al territorio de dos Estados con costas situadas una frente a otra^{1/}.

En 1954, la Comisión adoptó los dos artículos siguientes (A/2693):

Artículo 13 (Delimitación del mar territorial en los estrechos)

1. En los estrechos que ponen en comunicación dos partes de la alta mar y separan a dos o más Estados, los límites del mar territorial se fijarán de la misma manera que frente a las demás partes de la costa.
2. Cuando la anchura de los estrechos a que se refiere el párrafo 1 de este artículo, sea menor que la extensión de la zona de mar territorial adyacente a las dos costas, la frontera marítima de dichos Estados se determinará conforme al artículo 15.
3. Cuando la anchura de los estrechos sobrepase la extensión de las dos fajas de mar territorial, las aguas comprendidas entre éstas formarán parte de la alta mar. Pero si a consecuencia de tal delimitación quedase una zona de mar, cuya anchura no exceda de dos millas, completamente encerrada dentro del mar territorial, dicha zona podrá ser asimilada al mar territorial por acuerdo entre los Estados ribereños.
4. El párrafo 1 y la primera frase del párrafo 3 del presente artículo se aplicarán a los estrechos que pongan en comunicación dos partes de la alta mar y de los que sea ribereño un solo Estado, cuando la anchura sea mayor que la suma de las dos fajas del mar territorial de dicho Estado. Si como resultado de esta delimitación, una zona de mar, cuya anchura no exceda de dos millas, quedara completamente encerrada dentro del mar territorial, el Estado ribereño podrá declarar que dicha zona forma parte de su mar territorial.

^{1/} Véase, por ejemplo, el primer párrafo del artículo 7 de la Parte I de los proyectos de artículos sobre la plataforma continental adoptados por la Comisión en 1953 y los comentarios al respecto en los párrafos 81 a 84 del informe de la Comisión sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones (A/2456); véase también el párrafo 1 del artículo 72 del proyecto de 1956.

Artículo 15 (Delimitación del mar territorial de
dos Estados cuyas costas están situadas una
frente a la otra)

La delimitación del mar territorial entre dos Estados cuyas costas están situadas una frente a la otra a una distancia inferior al doble de la anchura del mar territorial, se establecerá, a falta de acuerdo entre esos Estados y a menos que circunstancias especiales justifiquen otra delimitación, siguiendo una línea media cuyos puntos serán equidistantes de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de esos Estados.

En el proyecto de 1955 (A/2934) sólo se introdujeron cambios de escasa importancia, si bien dichas disposiciones pasaron a ser los artículos 12 y 14 y se añadió un segundo párrafo al último de estos artículos en el que se establecía que "Esta línea será trazada sobre las cartas oficiales a gran escala". En 1956 (A/3159), se decidió simplificar el texto refundiendo ambos artículos.

Texto correspondiente en el proyecto de 1930 (Apéndice II)

En los estrechos que sirven de paso entre dos partes de la alta mar, se fijarán los límites del mar territorial de la misma manera que frente a las demás partes de la costa, aun cuando haya un solo Estado ribereño.

Cuando la anchura del estrecho exceda a la extensión de las dos zonas de mar territorial, las aguas comprendidas entre estas dos zonas constituyen partes de la alta mar. En caso de que esta delimitación tuviese por resultado dejar una zona del mar, cuya anchura no exceda de dos millas, situada dentro del mar territorial, esta zona podrá asimilarse a dicho mar territorial.

Delimitación del mar territorial en la desembocadura de un río

Artículo 13

Proyecto de 1956

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.

Etapas en la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

La redacción de este artículo ha planteado pocas dificultades. Su texto se basa en el que recomendó la Subcomisión II en 1930, que era el siguiente:

Si un río desemboca en el mar sin formar un estuario, sus aguas constituyen aguas interiores hasta una línea trazada a través de la desembocadura, cualquiera que sea la anchura de ésta, siguiendo la dirección general de la costa. Si el río desemboca en el mar a través de un estuario, las reglas aplicables a las bahías se aplicarán a este estuario.

Cabe señalar, sin embargo, en relación con el párrafo 2 del presente proyecto, que "las reglas aplicables a las bahías", a que hacía referencia la Subcomisión II en 1930, difieren considerablemente de las disposiciones aplicables a las bahías que figuran en el artículo 7 del proyecto de 1956. Además, en el párrafo 1 la expresión "una línea trazada de un extremo a otro de su desembocadura" ha substituído a la expresión "una línea trazada a través de la desembocadura, cualquiera que sea la anchura de ésta, siguiente la dirección general de la costa..." El relator especial había hecho este cambio en su tercer informe (A/CN.4/77, artículo 15), explicando que el Comité de Expertos le había hecho ver que, a menudo, resultaba imposible establecer una "dirección general de la costa" ya que el resultado dependería de "la escala de la carta utilizada para ello y... de la porción de la costa que haya de servir para determinar esa dirección" (véase A/CN.4/77, artículo 17, y A/CN.4/61/Add.1, pág. 4).

En cuanto a la expresión latina inter fauces terrarum, que aparece en la versión inglesa, la misma había sido utilizada por la Corte Internacional de Justicia en el asunto de las pesquerías, al tratar de la cuestión de si Noruega podía trazar líneas rectas sólo a través de bahías o también entre las islas, islotes y escollos, a través de las zonas marinas que separaban a éstos, aun en el caso de que dichas zonas no constituyeran propiamente una bahía. A juicio de la Corte, bastaba para ello que las zonas marinas a través de las cuales se trazaran las líneas rectas se hallaren situadas entre las referidas formaciones insulares, inter fauces terrarum. (I. C. J. Reports 1951, pág. 130.)

Texto correspondiente en el proyecto de 1930 (Apéndice II)

Si un río desemboca en el mar sin formar un estuario, sus aguas constituyen aguas interiores hasta una línea trazada a través de la desembocadura, cualquiera que sea la anchura de ésta, siguiendo la dirección general de la costa. Si el río desemboca en el mar a través de un estuario, las reglas aplicables a las bahías se aplicarán a este estuario.

Delimitación de los mares territoriales de dos Estados limítrofes

Artículo 14

Proyecto de 1956

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.

Etapas en la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su primer informe (A/CN.4/53), el relator especial sugería el texto siguiente como artículo 13:

El límite del mar territorial de dos Estados adyacentes está generalmente constituido por una línea, cada uno de cuyos puntos equidista del punto más próximo de la costa de ambos Estados.

En el addéndum a su segundo informe (A/CN.4/61/Add.1), el relator especial incluía la siguiente disposición, como segundo párrafo del artículo 13 (al que ya se ha hecho referencia en relación con el artículo 12 del proyecto de 1956 de la Comisión):

La línea limítrofe a través del mar territorial de dos Estados adyacentes se trazará, si no se ha fijado ya de otra manera, con arreglo al principio de la equidistancia desde las respectivas líneas costeras. El método más adecuado para poner en práctica dicho principio se decidirá, en cada caso, mediante acuerdo entre los Estados.

El relator modificó ligeramente el texto en su tercer informe (A/CN.4/77), que, como artículo 17, quedó redactado así:

La línea de delimitación a través del mar territorial de dos Estados adyacentes, si no se hubiere fijado ya de otra manera, se trazará conforme al principio de la equidistancia desde las respectivas líneas de la costa. El método de aplicación de este principio será objeto de un acuerdo entre las partes en cada caso.

En 1954, la Comisión aprobó el texto siguiente como artículo 16 (A/2693):

La delimitación del mar territorial entre dos Estados adyacentes se hará, a falta de acuerdo entre dichos Estados o a menos que circunstancias especiales justifiquen otra delimitación, por aplicación del principio de la equidistancia de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de esos países.

En 1955 (A/2934), se agregó un segundo párrafo, y el artículo (artículo 15) quedó adoptado en la siguiente forma:

1. La delimitación del mar territorial entre dos Estados adyacentes se hará, a falta de acuerdo entre dichos Estados y salvo que circunstancias especiales justifiquen otra delimitación, 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 esos países.

2. Esta línea será trazada sobre las cartas oficiales a gran escala.

Cabe señalar que la Comisión adoptó disposiciones análogas para el caso de la plataforma continental (véase más adelante el párrafo 2 del artículo 72).

Texto correspondiente en el proyecto de 1930

La Conferencia de Codificación de 1930 no formuló regla alguna sobre esta cuestión.

SECCION III: DERECHO DE PASO INOCENTE

SUBSECCION A: REGLAS GENERALES

Significado del derecho de paso inocente

Artículo 15

Proyecto de 1956

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.

Etapas en la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su primer informe (A/CN.4/53), el relator especial insertó el texto siguiente de artículo 14, titulado "Significado del derecho de paso":

1. "Paso" es el hecho de navegar por el mar territorial, sea para atravesarlo sin entrar a las aguas interiores, o bien para dirigirse a las aguas interiores, o para hacerse a la alta mar partiendo de las aguas interiores.
2. El paso no es "inocente" cuando la nave utiliza el mar territorial de un Estado ribereño para realizar un acto contrario a la seguridad, el orden público o los intereses fiscales de dicho Estado.

3. El paso comprende eventualmente el derecho de detener la marcha de la nave y de anclar, pero únicamente en la medida en que la detención y el anclaje constituyan incidentes ordinarios de la navegación o se impongan a la nave en situación de arribada forzosa o de peligro.

En 1954, la Comisión aprobó el texto siguiente para el artículo 17, con el título "Significado del derecho de paso" (A/2693):

1. Paso es el hecho de navegar por el mar territorial, sea para atravesarlo sin entrar en las aguas interiores, sea para dirigirse a ellas o para hacerse a la mar partiendo de las aguas interiores.
2. El paso no es inocente cuando la nave utiliza el mar territorial de un Estado ribereño para realizar un acto contrario a la seguridad o al orden público de dicho Estado o a los demás intereses de dicho Estado que la existencia de un mar territorial tiende a proteger.
3. El paso comprende con carácter eventual el derecho a detenerse y a fondear, pero únicamente en la medida en que la detención y el fondeo constituyan incidentes ordinarios de la navegación o se impongan a la nave en situación de arribada forzosa o de peligro.

Este artículo era el primero del Capítulo III de los artículos provisionales sobre el régimen del mar territorial. Dicho capítulo, que se titulaba "Derechos de paso", contenía además del artículo 17, que figuraba como disposición preliminar, una Sección A (artículos 18 a 25) y una Sección B (artículos 26 y 27). Los ocho artículos de la Sección A se referían al paso por el mar territorial de naves que no fueran de guerra, en tanto que los dos artículos de la Sección B trataban del paso por el mar territorial de buques de guerra.

En 1955 (A/2934), se modificó dicha estructura. El Capítulo III, con el nuevo título de "Derechos de paso inocente", se dividía en las siguientes secciones: Sección A (Normas generales); Sección B (Buques mercantes); Sección C (Buques de los Estados que no sean buques de guerra); y Sección D (Buques de guerra). Esta nueva ordenación de los artículos, que se conserva en el presente proyecto, se debió a haberse comprobado que hay algunas reglas generales relativas al paso de todo tipo de naves por el mar territorial, y ante la necesidad de prever

asimismo el caso de los buques de los Estados que no son buques de guerra. En el actual proyecto, esta última categoría se subdivide a su vez en "buques del Estado explotados con fines comerciales" (artículo 22) y "buques del Estado destinados a fines no comerciales" (artículo 23).

Volviendo al artículo 15 del actual proyecto, el texto se adoptó más o menos en su presente forma en 1955 como artículo 16 (A/2934). Sin embargo, en 1956 se ha decidido que la disposición relativa a los buques submarinos que figuraba anteriormente en el artículo referente al paso de los buques de guerra, pase a formar parte de la Subsección A "Reglas generales". La Comisión explica en sus comentarios que la disposición en virtud de la cual los buques submarinos deben navegar por la superficie será también aplicable a los submarinos de comercio, si estos buques vuelven a ser utilizados^{1/}.

El actual artículo está claramente influido por la labor de la Conferencia de 1930. Pero su cotejo con el texto de 1930 muestra que hay algunas diferencias importantes.

Texto correspondiente en el proyecto de 1930 (Apéndice I, artículo 3)

Derecho de paso

"Paso" es el hecho de navegar por el mar territorial, para atravesarlo sin entrar en las aguas interiores, para dirigirse a ellas o para hacerse a la alta mar partiendo de las aguas interiores.

El paso no es inocente cuando la nave utiliza el mar territorial de un Estado ribereño para realizar un acto contrario a la seguridad, el orden público o los intereses fiscales de dicho Estado.

El paso comprende eventualmente el derecho a detenerse y a anclar, pero únicamente en la medida en que la detención y el anclaje constituyan incidentes ordinarios de la navegación o se impongan a la nave en situación de arribada forzosa o peligro.

^{1/} En 1930, el artículo 4 adoptado por la Segunda Comisión contenía una disposición en el sentido de que "Las naves submarinas están obligadas a pasar navegando por la superficie". Este artículo se refería al derecho de paso por el mar territorial de naves distintas de los buques de guerra. Por tanto, se deseaba prever con ella sin duda, el caso de submarinos mercantes. El caso de los submarinos no mercantes estaba previsto en el artículo 1 del proyecto de 1930, el cual bajo el título de "Buques de guerra" disponía que "los submarinos están obligados a pasar navegando por la superficie".

Se ve así que en el proyecto de 1930 no hay una disposición que corresponda exactamente a la del párrafo 1 del actual proyecto. El párrafo 2 del actual proyecto es análogo a la disposición correspondiente del proyecto de 1930, salvo algunos ligeros cambios de redacción. El párrafo 3 del actual proyecto guarda cierta analogía con la disposición correspondiente del proyecto de 1930, pero difiere del mismo en que, mientras que éste define el paso que "no es inocente", el texto del actual artículo define el paso "inocente". Además, en el párrafo 3 del actual artículo no se hace referencia alguna al "orden público", o a los "intereses fiscales" del Estado ribereño. La Comisión omitió la expresión, "el orden público" por estimar que se prestaba a diversas interpretaciones (véase el comentario al artículo 18 del proyecto de 1955 de la Comisión - A/2934). En cuanto a la expresión "intereses fiscales", la misma se omitió en el proyecto de 1954 por estimarse que dichos intereses - que, según las Observaciones de la Segunda Comisión de 1930, debían interpretarse en un sentido amplio que abarcase "todos los intereses aduaneros, las prohibiciones de importación, de exportación y de tránsito, aun cuando no hayan sido promulgadas con fines fiscales sino, por ejemplo, con fines sanitarios" - podrían considerarse comprendidas en la expresión general "los demás intereses que la existencia del mar territorial tiende a proteger". Se explicó que dicha expresión abarcaba, entre otras cuestiones, las relacionadas con la inmigración, las aduanas y la sanidad, así como otros aspectos, tales como la seguridad del tránsito y la conservación de los canales y balizas; la protección de las aguas del Estado ribereño contra cualquier tipo de contaminación causada por las naves; la protección de los productos del mar territorial; y los derechos de pesca, caza y otros análogos pertenecientes al Estado ribereño. (Véanse los comentarios al artículo 17 del proyecto de 1954 en el documento A/2693.)

Pero en el actual proyecto, aunque se continúa prefiriendo una expresión más general al término "intereses fiscales", se utiliza la frase "contrarios a las presentes disposiciones o a otras disposiciones del derecho internacional", expresión que resulta acaso aun más general que la adoptada en 1954, a saber. "contrario... a los demás intereses de dicho Estado [ribereño] que la existencia de un mar territorial tiende a proteger".

El párrafo 4 del presente proyecto es análogo a la disposición correspondiente del proyecto de 1930.

Deberes del Estado ribereño

Artículo 16

Proyecto de 1956

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.

Etapas en la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su primer informe (A/CN.4/53) el relator especial incluyó el siguiente texto como artículo 15, bajo el título de "Derecho de paso inocente por el mar territorial":

1. El Estado ribereño no puede impedir el paso inocente de naves extranjeras por el mar territorial.
2. El Estado ribereño está obligado a utilizar los medios de que disponga para garantizar el principio de la libertad de comunicaciones en el mar territorial, y a no permitir la utilización de estas aguas para cometer actos contrarios a los derechos de otros Estados.

El relator explicó que esta propuesta se basaba, en parte, en el artículo 4 adoptado por la Segunda Comisión en 1930, y, en parte, en el fallo dictado por la Corte Internacional de Justicia en el asunto del Canal de Corfú (I.C.J. Reports, 1949, pág. 22). En el artículo 4, la Segunda Comisión había propuesto en 1930 que "el Estado ribereño no puede impedir el paso inocente de naves extranjeras por el mar territorial..."^{1/}. Por su parte, en el asunto del Canal de Corfú, la Corte Internacional de Justicia había declarado lo siguiente:

^{1/} El artículo 4 se aplica, sin embargo, solamente a "naves que no sean buques de guerra".

"Las obligaciones que incumbían a las autoridades albanesas consistían en notificar, en interés de la navegación en general, la existencia de una zona minada en las aguas territoriales de Albania y en advertir a los buques de guerra británicos, en el momento en que se aproximaban, del peligro inminente a que se exponían en la zona minada. Estas obligaciones se basan no en la Convención VIII de La Haya, de 1907, que es aplicable en tiempo de guerra, sino en ciertos principios generales y bien reconocidos, tales como consideraciones elementales de humanidad, aun más imperiosas en tiempo de paz que en tiempo de guerra, el principio de la libertad de las comunicaciones marítimas, y la obligación de todo Estado de no permitir que se utilice su territorio para actos contrarios a los derechos de otros Estados."

En 1954 (A/2693) la Comisión adoptó el artículo 19, bajo el título de "Deberes del Estado ribereño", en la forma siguiente:

1. El Estado ribereño está obligado a utilizar los medios de que disponga para garantizar el respeto al principio de la libertad de las comunicaciones en el mar territorial y a no permitir la utilización de dicho mar para actos contrarios a los derechos de los demás Estados.
2. El Estado ribereño debe dar a conocer en forma adecuada los peligros que, según su conocimiento, amenacen la navegación.

El nuevo título del artículo, que señalaba los deberes del Estado ribereño y no los derechos del Estado cuyas naves estuviesen ejerciendo el derecho de paso, parecía más apropiado, en vista especialmente de los asuntos tratados en el texto. En 1955 (A/2934), la Comisión introdujo una modificación al primer párrafo del artículo - que en el nuevo proyecto pasaba a ser artículo 17 y conservaba el título de "Deberes del Estado ribereño" - en virtud de la cual se insertaba al principio la siguiente frase: "El Estado ribereño no ha de poner dificultades al paso inocente a través del mar territorial". Como la Comisión explicaba en sus comentarios, "el deber de asegurar el paso inocente en la medida de lo posible entraña en primer lugar el deber que tiene el Estado ribereño de no poner dificultades a este paso"^{1/}.

^{1/} Así pues, el deber del Estado ribereño se considera que es de carácter más bien negativo que positivo. Algunos gobiernos han señalado que las obligaciones impuestas al Estado ribereño no deben ser demasiado onerosas.

En 1956, la expresión "el respeto del principio de la libertad de comunicaciones" se ha reemplazado por "el respeto del paso inocente".

Texto correspondiente en el proyecto de 1930 (Apéndice I, artículo 4)

El Estado ribereño no puede impedir el paso inocente de naves extranjeras por el mar territorial.

Las naves submarinas están obligadas a pasar navegando en la superficie.

Derechos de protección del Estado ribereño

Artículo 17

Proyecto de 1956

1. El Estado ribereño puede tomar, en su mar territorial, las medidas necesarias para prevenir todo atentado a su seguridad y a aquéllos 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.

Etapas en la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su primer informe (A/CN.4/53), el relator especial presentó el texto siguiente como artículo 16, bajo el título de "Medidas que ha de tomar el Estado ribereño":

El derecho de paso no impide al Estado ribereño tomar las medidas necesarias para protegerse en el mar territorial contra todo acto contrario a su seguridad, orden público e intereses fiscales y, en lo que respecta a las

naves que se dirigen hacia las aguas interiores, contra toda violación de las condiciones a las cuales está sujeta la admisión de estas naves.

El relator especial explicaba que este texto había sido tomado literalmente del artículo 5 del proyecto redactado por la Segunda Comisión en 1930.

En 1954 (A/2693) la Comisión adoptó el siguiente texto como artículo 20, bajo el título "Derecho de protección del Estado ribereño":

1. El Estado ribereño puede tomar, en su mar territorial, todas las medidas necesarias para prevenir todo atentado a su seguridad y a su orden público o a los demás intereses del Estado que el mar territorial tiende a proteger y, en lo que respecta a las naves que se dirigen hacia las aguas interiores, para prevenir toda violación de las condiciones a que está sujeta la admisión de esas naves.

2. El Estado ribereño podrá suspender temporalmente y en partes determinadas de su mar territorial el ejercicio del derecho de paso inocente si lo juzga necesario para el mantenimiento del orden público y de la seguridad. En este caso, el Estado ribereño deberá dar a conocer en forma adecuada esta medida de suspensión.

Este texto tenía el efecto de ampliar algo los derechos del Estado ribereño. Aunque se suprimía la referencia que se hacía anteriormente a los "intereses fiscales", se reconocía al Estado ribereño el derecho a protegerse no sólo contra "todo atentado a su seguridad y a su orden público", sino contra todo acto perjudicial "a los demás intereses del Estado que el mar territorial tiende a proteger". En los comentarios se explicaba que ello significaba que el Estado ribereño tenía derecho "a tomar las medidas necesarias para prevenir todo atentado a la seguridad, al orden público, a los intereses aduaneros, a las prohibiciones de importación, exportación y tránsito, etc.". Además, en virtud del párrafo 2, se facultaba al Estado ribereño para suspender el ejercicio del derecho de paso inocente, siempre que dicha medida fuera de carácter temporal, se limitara a determinadas zonas del mar territorial, fuera necesaria para el mantenimiento del orden público y la seguridad y se le diera la debida publicidad.

En 1955 (A/2934) la Comisión precisó aún más los derechos y deberes del Estado ribereño al respecto, al adoptar el siguiente texto como artículo 18, bajo el título "Derechos de protección del Estado ribereño":

1. El Estado ribereño puede tomar, en su mar territorial, las medidas necesarias para prevenir todo atentado a su seguridad y a aquéllos de sus intereses que está autorizado a defender, según las presentes disposiciones.
2. Respecto a los buques que se dirijan hacia las aguas interiores, el Estado ribereño tiene además el derecho de tomar las medidas necesarias para prevenir cualquier infracción de las condiciones a que están sometidos dichos buques para 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 que decida la suspensión.
4. El paso inocente de buques extranjeros no puede ser suspendido en los estrechos que, para los fines de la navegación internacional, ponen en comunicación normalmente dos partes de la alta mar.

La Comisión explicó que, por prestarse a diversas interpretaciones, había decidido no emplear la expresión "orden público".

En el proyecto de 1956 sólo se hicieron pequeños cambios. La Comisión ha explicado que la expresión "el paso inocente de buques extranjeros no puede ser suspendido en los estrechos que, para los fines de la navegación internacional, ponen en comunicación normalmente dos partes de la alta mar" ha sido inspirada por la decisión de la Corte Internacional de Justicia en el litigio del Canal de Corfú. La parte pertinente de la sentencia (I.C.J. Reports 1949, pág. 28) dice así:

"En opinión de la Corte, está generalmente admitido y es conforme con la costumbre internacional que los Estados tienen derecho en tiempo de paz a hacer pasar sus buques de guerra a través de los estrechos destinados a la navegación internacional entre dos partes de la alta mar, sin necesidad de obtener una autorización previa del Estado ribereño, siempre que el paso sea inocente. A menos que en una convención internacional no se disponga otra cosa, el Estado ribereño no tiene derecho a prohibir dicho paso por los estrechos en tiempo de paz.

El Gobierno albanés no niega que el Canal Norte de Corfú sea un estrecho en el sentido geográfico de la palabra; lo que impugna es que dicho Canal pertenezca a la categoría de las vías marítimas internacionales en las cuales

existe un derecho de paso, fundándose en que el citado Canal tiene sólo una importancia secundaria, no constituye una vía que necesariamente haya de tomarse entre dos partes de la alta mar, y se utiliza casi exclusivamente para el tránsito local procedente de los puertos de Corfú y Saranda o dirigido a éstos.

Cabe preguntarse si el criterio decisivo reside en el volumen de tránsito que pasa por el Canal, o en su mayor o menor importancia para la navegación internacional. Pero en opinión de la Corte el criterio decisivo debe ser más bien el de la situación geográfica del Canal, en tanto que pone en comunicación dos partes de la alta mar, así como el hecho de que se utiliza para fines de la navegación internacional. No puede aceptarse como argumento decisivo el que el Canal no constituya una vía que necesariamente ha de tomarse entre dos partes de la alta mar y sea solamente un itinerario facultativo entre el Egeo y el Adriático. No por ello el Canal Norte de Corfú deja de ser una vía útil para el tránsito marítimo internacional..."

La Comisión ha declarado, sin embargo, que estaría de acuerdo con el fallo de la Corte insertar la palabra "normalmente" después de la palabra "sirven" (compárese el párrafo 4 del texto del proyecto de 1956 con el primer párrafo de la cita anterior).

Texto correspondiente del proyecto de 1930 (Apéndice I, artículo 5)

El derecho de paso no impide al Estado ribereño tomar las medidas necesarias para protegerse en el mar territorial contra todo acto contrario a su seguridad, orden público e intereses fiscales y, en lo que respecta a las naves que se dirigen hacia las aguas interiores, contra toda violación de las condiciones a las cuales está sujeta la admisión de estas naves.

Deberes de los buques extranjeros durante el paso

Artículo 18

Proyecto de 1956

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 a las leyes y a los reglamentos relativos a los transportes y a la navegación.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han planteado

En su primer informe (A/CN.4/53) el relator especial propuso, en el artículo 17, bajo el título de "Deberes de las naves extranjeras durante el paso", el texto siguiente:

1. Las naves extranjeras que ejerzan el derecho de paso deberán ajustarse a las leyes y a los reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con la costumbre internacional, especialmente en lo que respecta a:
 - a) la seguridad del tránsito y la conservación de los pasos y balizas;
 - b) la protección de las aguas del Estado ribereño contra la contaminación a la que pueden estar expuestas por causa de las naves;
 - c) la conservación de los productos del mar territorial;
 - d) los derechos de pesca, de caza, y derechos análogos pertenecientes al Estado ribereño.
2. El Estado ribereño no puede, sin embargo, establecer discriminación entre las naves extranjeras de diversas nacionalidades, ni, salvo en lo que respecta a la pesca y a la caza, entre las naves nacionales y las extranjeras.

Conforme señaló el relator especial, este texto es idéntico al artículo 6 del proyecto preparado en 1930 por la Segunda Comisión.

En 1954 (A/2693) la Comisión adoptó el siguiente texto, consignado en el artículo 21:

Las naves extranjeras que ejerzan el derecho de paso deberán ajustarse a las leyes y a los reglamentos dictados por el Estado ribereño en conformidad con los presentes artículos y con las demás normas del derecho internacional, especialmente en lo que respecta:

- a) a la seguridad y a la conservación de los pasos y balizas;
- b) a la protección de las aguas del Estado ribereño contra la contaminación a la que pueden estar expuestas por causa de las naves;
- c) a la protección de los productos del mar territorial;
- d) a los derechos de pesca, caza y otros derechos análogos pertenecientes al Estado ribereño.

Explicando la omisión del segundo párrafo que aparecía en las versiones anteriores, la Comisión declaró que ello no significaba que dicho párrafo no contuviese una regla general consagrada por el derecho internacional. A juicio de la Comisión, empero, podrían presentarse algunos casos en que los derechos especiales concedidos por un Estado a otro Estado determinado pudieran estar plenamente justificados por las relaciones especiales existentes entre esos dos Estados, de suerte que era preferible dejar esta cuestión bajo el imperio de las reglas generales del derecho.

En 1955 (A/2934) la Comisión confirmó este texto, que pasó a constituir el artículo 19 del proyecto, pero agregó las disposiciones sobre trabajos de carácter hidrográfico, a la lista de las normas promulgadas por el Estado ribereño a que debían sujetarse los buques extranjeros durante el tránsito.

En 1956, la Comisión resolvió formular de un modo más general la obligación de los buques extranjeros de ajustarse a las leyes y reglamentos promulgados por el Estado ribereño. Por este motivo, pasó la lista de ejemplos al comentario.

Texto correspondiente en el proyecto de 1930 (Apéndice I, artículo 6)

Las naves extranjeras que ejerzan el derecho de paso deberán ajustarse a las leyes y a los reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con la costumbre internacional, especialmente en lo que respecta a:

- a) la seguridad del tránsito y la conservación de los pasos y balizas;
- b) la protección de las aguas del Estado ribereño contra la contaminación a la que puedan estar expuestas por causa de las naves;
- c) la protección de los productos del mar territorial;
- d) los derechos de pesca, de caza, y derechos análogos pertenecientes al Estado ribereño.

El Estado ribereño no puede, sin embargo, establecer discriminación entre las naves extranjeras de diversas nacionalidades, ni, salvo en lo que respecta a la pesca y la caza, entre las naves nacionales y las extranjeras.

SUBSECCION B: BUQUES MERCANTES

Gravámenes impuestos a los buques extranjeros

Artículo 19

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han planteado

Como en el caso del artículo anterior, el texto aprobado por la Comisión se ha ceñido estrechamente, a través de todas las etapas de la preparación del presente proyecto, al texto de 1930, que se reproduce a continuación. La única diferencia consiste en que, por las razones expuestas a propósito del artículo 18, la Comisión no ha creído necesario incluir una disposición expresa contra la discriminación.

Texto correspondiente del proyecto de 1930 (Apéndice I, artículo 7)

No podrán imponerse gravámenes a las naves extranjeras por el solo hecho de su paso por el mar territorial.

No podrán imponerse gravámenes a una nave extranjera que pase por el mar territorial, sino como remuneración de servicios determinados prestados a dicha nave. Estos gravámenes se impondrán sin discriminación.

Detención practicada a bordo de un buque extranjero

Artículo 20

Proyecto de 1956

1. El Estado ribereño no puede proceder, a bordo de un buque extranjero que pase ^y 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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

A través de todas las etapas por las que ha pasado, el texto de este artículo se ha ceñido estrechamente al texto de 1930, que se transcribe a continuación. La diferencia principal estriba en la redacción del párrafo 3. La Comisión explicó en 1955 (A/2934), en su comentario al artículo 21 del proyecto de ese año, que con la nueva redacción se tenía la intención de poner de relieve la necesidad de proceder con extremo cuidado a fin de no obstaculizar la navegación practicando detenciones que no fueran absolutamente necesarias.

Se advertirá que mientras el segundo párrafo del texto de 1930 contiene una referencia al derecho del Estado ribereño a tomar ciertas medidas a bordo de una nave extranjera "que se encuentre en las aguas interiores de ese Estado", el segundo párrafo del texto actual no contiene tal referencia. (Para la explicación de esa omisión véase más adelante el artículo 21.)

Texto correspondiente en el proyecto de 1930 (Apéndice I, artículo 8)

El Estado ribereño no puede proceder, a bordo de una nave extranjera que pase por el mar territorial, a la detención de personas ni a diligencias de instrucción, ocasionadas por una infracción penal cometida a bordo de dicha nave durante el paso de la misma, más que en los casos siguientes:

- a) si la infracción tiene consecuencias fuera de la nave;
- b) si la infracción puede perturbar la paz del país, o el orden en el mar territorial;
- c) si el capitán de la nave o el cónsul del Estado cuyo pabellón enarbola la nave han pedido la intervención de las autoridades locales.

Las disposiciones anteriores no afectan el derecho que tiene el Estado ribereño de proceder a las detenciones o a diligencias de instrucción, previstos por su legislación, a bordo de una nave extranjera que se encuentre en sus aguas interiores, se detenga en el mar territorial, o que pase por dicho mar procedente de las aguas interiores.

No obstante, las autoridades locales deben tomar en consideración los intereses de la navegación al proceder a una detención a bordo de la nave.

Detención de un buque para el ejercicio de la jurisdicción civil

Artículo 21

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su primer informe (A/CN.4/53) el relator especial propuso el siguiente texto en el artículo 20.

1. El Estado ribereño no puede detener ni apartar de su ruta una nave extranjera a su paso por el mar territorial con objeto de ejercer su jurisdicción civil sobre una persona que se encuentre a bordo. No podrá practicar en esa nave diligencias de ejecución o llevar a la práctica medidas precautorias en materia civil, a no ser que se adopten en razón de obligaciones o responsabilidades contraídas por dicha nave para los fines de la navegación durante su paso por las aguas del Estado ribereño.
2. La disposición anterior no afecta el derecho del Estado ribereño a adoptar en materia civil las medidas de ejecución o las medidas precautorias autorizadas por su legislación, respecto a una nave extranjera que navegue en sus aguas interiores, se detenga en el mar territorial o pase por dicho mar procedente de aguas interiores.

Este texto, explicó el relator, era idéntico al artículo 9 del informe presentado por la Comisión de 1930. La Comisión aprobó este texto en 1954, consignéndolo en el artículo 24 (A/2693).

En 1955 (A/2934) la Comisión aprobó el texto siguiente, que corresponde al artículo 22:

1. El Estado ribereño no puede detener ni desviar de su rumbo a un buque extranjero que pasa por el mar territorial, para ejercer su jurisdicción civil sobre una persona que se encuentre a bordo.
2. No se podrá practicar el embargo de un buque más que a base de un título de crédito marítimo fundado en una de las causas enumeradas en el artículo primero de la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas sobre el Embargo Precautorio de Buques en el Mar, concertada en Bruselas el 10 de mayo de 1952.
3. Todo demandante puede embargar el buque a que se aplica su crédito o cualquier otro buque perteneciente a la persona que en el momento en que se originó el crédito marítimo era propietaria del buque a que dicho crédito se aplica, pero ningún buque, excepción hecha de aquél a que se refiere la reclamación, podrá ser embargado por un crédito marítimo que tenga por objeto:
 - a) La propiedad en litigio de un buque;
 - b) La copropiedad en litigio de un buque, su posesión, su explotación o los derechos sobre los productos de la explotación de un buque en copropiedad;
 - c) Toda hipoteca marítima o toda prenda.
4. Las disposiciones anteriores no afectan al derecho del Estado ribereño de tomar las medidas de ejecución y las medidas precautorias de carácter civil que permita su legislación, respecto de un buque extranjero que permanezca en el mar territorial o pase por él procedente de las aguas interiores. Según explicó la Comisión en su comentario, el artículo fué revisado, introduciéndose ciertos cambios, con el objeto de ponerlo en armonía con la Convención Internacional relativa al embargo preventivo de buques de navegación marítima, firmada en Bruselas el 10 de mayo de 1952.

El artículo 2 de esta Convención estatuye que "Un buque que navegue bajo pabellón de uno de los Estados Contratantes no podrá ser embargado dentro de la jurisdicción de un Estado contratante más que en virtud de un crédito marítimo, pero ninguna de las disposiciones del presente Convenio podrá ser considerada como una extensión o una restricción de los derechos y poderes conferidos a los

Estados, autoridades públicas o autoridades portuarias por sus leyes o reglamentos internos, para embargar, detener un buque o impedir de otra forma que éste se haga a la mar dentro de su jurisdicción".

El párrafo 1 del artículo 1 de la Convención de Bruselas de 1952 define el "crédito marítimo" como un crédito que tenga una de las causas siguientes:

- a) daños causados por un buque ya sea por abordaje, ya de otro modo;
- b) pérdidas de vidas humanas o daños corporales causados por un buque o provenientes de la explotación de un buque;
- c) asistencia y salvamento;
- d) contratos relativos a la utilización o al arriendo de un buque mediante póliza de fletamento o de otro modo;
- e) contratos relativos al transporte de mercancías por buque en virtud de una póliza de fletamento, de un conocimiento o de otra forma;
- f) pérdidas o daños causados a las mercancías y equipajes transportados por un buque;
- g) avería común;
- h) préstamo a la gruesa;
- i) remolque;
- j) pilotaje;
- k) suministros de productos o de material hechos a un buque para su explotación o conservación, cualquiera que sea el lugar de los mismos;
- l) construcción, reparaciones, equipo de un buque o gastos de dique;
- m) salarios del capitán, la oficialidad o la tripulación;
- n) desembolsos del capitán, incluso los efectuados por los cargadores, los fletadores o los agentes por cuenta del buque o de su propietario;
- o) la propiedad en litigio de un buque;
- p) la copropiedad en litigio de un buque, su posesión, su explotación o los derechos sobre los productos de la explotación de un buque en condominio;
- q) toda hipoteca naval y toda prenda.

Pero en 1956, la Comisión, por razones que ha expuesto en el párrafo 4 de su comentario al artículo 21 (A/3159), resolvió renunciar al intento de poner este artículo en armonía con las disposiciones de la Convención de Bruselas de 1952. Por este motivo, el proyecto de 1956 es similar al de 1954, salvo que el artículo se divide ahora en tres párrafos, en lugar de dos.

Debe advertirse que, mientras el párrafo 2 del texto de 1930 hace referencia al derecho del Estado ribereño a "adoptar en materia civil las medidas de ejecución o las medidas precautorias autorizadas por su legislación, respecto a una nave extranjera que navegue en sus aguas interiores", el párrafo correspondiente del texto actual, o sea, el párrafo 3, nada dice en este sentido. El relator especial ha explicado que no es necesaria la mención de esta circunstancia ya que la Comisión debe ocuparse sólo del problema del mar territorial, de suerte que cualquier referencia hecha en su proyecto a las aguas interiores estaría fuera de lugar (A/CN.4/SR.306, párrafo 46).

Texto correspondiente en el proyecto de 1930 (Apéndice I, artículo 9)

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

La disposición anterior no afecta el derecho del Estado ribereño a adoptar en materia civil las medidas de ejecución o las medidas precautorias autorizadas por su legislación, respecto a una nave extranjera que navegue en sus aguas interiores, se detenga en el mar territorial o pase por dicho mar procedente de aguas interiores.

SUBSECCION C: BUQUES DEL ESTADO QUE NO SEAN BUQUES DE GUERRA

Buques del Estado explotados con fines comerciales

Artículo 22

Proyecto de 1956

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

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En virtud de este artículo, las disposiciones de los artículos 15 a 21 son aplicables a los buques del Estado explotados con fines comerciales. En lo que concierne a sus derechos y obligaciones en el caso de paso a través del mar territorial, tales buques han sido, pues, asimilados enteramente a los buques mercantes de propiedad particular.

El principio formulado de este artículo fué adoptado por la Comisión en 1954 y quedó recogido en el artículo 25 del proyecto reproducido en el informe de ese año (A/2693). La Comisión explicó que se ceñía a las normas de la Convención de Bruselas del 10 de abril de 1926 sobre la unificación de ciertas reglas relativas a las inmunidades de las naves del Estado.

Los artículos 1 a 3 de esta Convención dicen lo siguiente:

Artículo 1: Los barcos de navegación marítima pertenecientes a los Estados o explotados por ellos, los cargamentos que les pertenezcan, los cargamentos y pasajeros transportados por naves del Estado, así como los Estados propietarios de esas naves o que las exploten, o propietarios de esos cargamentos, estarán sujetos, en cuanto se refiere a las reclamaciones relativas a la explotación de esas naves o al transporte de esos cargamentos, a las mismas reglas de responsabilidad y a las mismas obligaciones que sean aplicables a las naves, cargamentos y armamentos privados.

Artículo 2: En cuanto se refiera a esas responsabilidades y obligaciones las normas en materia de competencia de los tribunales, acciones judiciales y procedimiento serán las mismas que en el caso de las naves mercantes pertenecientes a propietarios privados y de cargamentos privados y de sus propietarios.

Artículo 3: Las disposiciones de los dos artículos precedentes no son aplicables a los barcos de guerra, yates del Estado, naves de vigilancia, buques hospitales, naves auxiliares, naves de abastecimiento y otras embarcaciones pertenecientes a un Estado o explotadas por él, y destinadas exclusivamente a un servicio gubernamental y no comercial al tiempo de nacer la

acción; y esas naves no estarán sujetas a secuestro, embargo o detención en virtud de medida judicial alguna, ni a ningún procedimiento judicial in rem.

No obstante, los interesados tendrán derecho a presentar sus reclamaciones, ante los tribunales competentes del Estado propietario de la nave, o que la explote, sin que este Estado pueda invocar su inmunidad:

- 1) Cuando se trate de acciones relativas a abordajes u otros accidentes de la navegación;
- 2) Cuando se trate de acciones relativas a asistencia, salvamento, y avería común;
- 3) Cuando se trate de acciones relativas a reparaciones, suministros u otros contratos referentes a la nave.

2. Las mismas normas se aplicarán a los cargamentos pertenecientes a un Estado o transportados a bordo de las naves antes mencionadas.

3. Los cargamentos pertenecientes a un Estado y transportados a bordo de naves mercantes con fines de orden gubernamental y no comercial no estarán sujetos a secuestro, embargo o detención en virtud de medida judicial alguna, ni a ningún procedimiento judicial in rem.

No obstante, las acciones relativas a abordajes o accidentes de la navegación, asistencia, salvamento y avería común, así como las nacidas de los contratos relativos a esos cargamentos podrán entablarse ante el tribunal competente en virtud del artículo 2.

Texto correspondiente en el proyecto de 1930 (Apéndice I, artículos 8, 9 y 10)

En su informe de 1930, la Segunda Comisión declaró, en una observación relativa al artículo 10, que las naves del Estado, explotadas con fines comerciales, estarían sujetas a las disposiciones de los artículos 8 y 9. Los artículos 8, 9 y 10 del informe presentado por la Segunda Comisión en 1930 decían como sigue:

Artículo 8. El Estado ribereño no puede proceder, a bordo de una nave extranjera que pase por el mar territorial, a la detención de personas ni a diligencias de instrucción ocasionadas por una infracción penal cometida a bordo de dicha nave durante el paso de la misma, más que en los casos siguientes:

- 1) si la infracción tiene consecuencias fuera de la nave;
- 2) si la infracción puede perturbar la paz del país, o el orden del mar territorial;
- 3) si el capitán de la nave o el cónsul del Estado cuyo pabellón enarbola la nave han pedido la intervención de las autoridades locales.

Las disposiciones anteriores no afectan el derecho que tiene el Estado ribereño de proceder a detenciones o diligencias de instrucción, previstas por su legislación, a bordo de una nave extranjera que se encuentre en aguas interiores, se detenga en el mar territorial o pase por dicho mar procedente de aguas interiores.

No obstante, las autoridades locales deben tomar en consideración los intereses de la navegación al proceder a una detención a bordo de la nave.

Artículo 9. El Estado ribereño no puede detener ni apartar de su ruta una nave extranjera a su paso por el mar territorial con objeto de ejercer su jurisdicción civil sobre una persona que se encuentre a bordo. No podrá practicar en esa nave diligencias de ejecución o llevar a la práctica medidas precautorias en materia civil, a no ser que se adopten en razón de obligaciones o responsabilidades contraídas por dicha nave para los fines de la navegación durante su paso por las aguas del Estado ribereño.

La disposición anterior no afecta el derecho del Estado ribereño a adoptar en materia civil las medidas de ejecución o las medidas precautorias autorizadas por su legislación, respecto a una nave extranjera que navegue en sus aguas interiores, se detenga en el mar territorial o pase por dicho mar procedente de aguas interiores.

Artículo 10. Las reglas enunciadas en los dos artículos precedentes (artículos 8 y 9) no afectan la cuestión del trato de las naves exclusivamente empleadas en un servicio del Estado no comercial, así como la cuestión de las personas que se encuentren a bordo de dichas naves.

La Subcomisión II agregó al artículo 10 las siguientes Observaciones:

Se ha planteado la cuestión de saber, si, respecto de naves pertenecientes a un Estado y explotadas por éste con fines comerciales, se podrían invocar ciertas prerrogativas e inmunidades en lo que concierne a la aplicación de los artículos 8 y 9. La Convención de Bruselas sobre inmunidades de las naves del Estado trata de la inmunidad en materia de jurisdicción civil. Inspirándose en los principios y definiciones adoptados en esta Convención (véase especialmente el artículo 3), se dispone que las normas anteriormente enunciadas no afectan la cuestión del trato a las naves exclusivamente empleadas en un servicio del Estado no comercial, ni tampoco a las personas que se encuentren a bordo de tales naves. Por lo tanto, las naves del Estado, explotadas con fines comerciales, estarán sujetas a las disposiciones de los artículos 8 y 9.

Buques del Estado destinados a fines no comerciales

Artículo 23

Proyecto de 1956

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

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han planteado

En virtud de este artículo las disposiciones de la subsección A (artículos 15 a 18) son aplicables a los buques del Estado destinados a fines no comerciales. En lo relativo a la aplicación de la subsección B (artículos 19 a 21) a tales buques, la Comisión no se ha pronunciado, aun cuando ha declarado expresamente, en su comentario al artículo 23, que "la cuestión de la aplicación de las disposiciones de la subsección D a los buques del Estado destinados a fines no comerciales queda en suspenso".

En su primer informe (A/CN.4/53) el relator especial propuso, en el artículo 21 de su proyecto, el texto siguiente, bajo el título de "Naves empleadas en un servicio público no comercial".

Las reglas enunciadas en los artículos 19 y 20^{1/} no afectan la cuestión del trato de las naves exclusivamente empleadas en un servicio público no comercial, así como la cuestión de las personas que se encuentren a bordo de dichas naves.

El relator especial explicó que este texto era esencialmente idéntico al del artículo 10 del informe presentado por la Segunda Comisión en 1930.

En 1954 (A/2693) la Comisión no incluyó en su proyecto artículo alguno que tratase especialmente de esta categoría de naves. Pero en 1955 (A/2934) se ocupó de ellas en el artículo 24 titulado "Buques del Estado destinados a fines no comerciales". Este artículo se limitaba a declarar que "la condición jurídica de estos buques quedaba reservada". Pero, en su comentario, la Comisión agregó lo siguiente:

^{1/} Los artículos 19 y 20 de este proyecto se titulaban, respectivamente, "Arresto a bordo de una nave extranjera" y "Detención de la nave para el ejercicio de la jurisdicción civil".

La Comisión ha querido poner de relieve, con mayor claridad que en 1954, la cuestión del trato dado a los buques del Estado destinados exclusivamente a un servicio gubernamental y no comercial, con excepción de los buques de guerra de que trata la sección D, queda en suspenso. La Comisión ha creído que lo mejor era seguir lo acordado en la Conferencia de La Haya de 1930 para la Codificación del Derecho Internacional.

Según se ha señalado antes, la situación de estas naves ha sido aclarada hasta cierto punto en el proyecto de 1956 al hacer extensivas a ellas las disposiciones de los artículos 15 a 18.

Texto correspondiente en el proyecto de 1930 (Apéndice I, artículo 10)

Las reglas enunciadas en los dos artículos precedentes (artículos 8 y 9) no afectan la cuestión del trato de las naves empleadas exclusivamente en un servicio público no comercial, así como la cuestión de las personas que se encuentren a bordo de dichas naves.

Se han dado más detalles sobre este texto, al tratar acerca del artículo 22.

SUBSECCION D: BUQUES DE GUERRA

Paso (de buques de guerra)

Artículo 24

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han planteado.

En su primer informe (A/CN.4/53) el relator especial propuso el texto siguiente

1. Como regla general, el Estado ribereño no impedirá el paso de buques de guerra extranjeros por su mar territorial ni exigirá una autorización o notificación previas.
2. El Estado ribereño tiene derecho a reglamentar las condiciones de este paso.
3. Los buques de guerra submarinos estarán obligados a pasar navegando en la superficie.
4. No se puede obstruir, bajo ningún pretexto, el paso de los buques de guerra por los estrechos que sirven, a los efectos de la navegación internacional, para comunicar dos partes de la alta mar.

El relator especial explicó que los tres primeros párrafos habían sido tomados del artículo 12 del informe presentado por la Segunda Comisión en 1930, en tanto que el párrafo 4 se basaba en el texto del tercer párrafo de las Observaciones agregadas al artículo 12, en 1930, por la Segunda Comisión, aunque no era idéntico a dicho texto. La modificación introducida por el relator especial se fundaba en el fallo pronunciado por la Corte Internacional de Justicia en el caso del Canal de Corfú, en el que se manifiesta (C.I.J. Reports, 1949, página 28) que:

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 naves 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.

El Gobierno albanés no discute que la parte norte del Canal de Corfú constituye un estrecho, en sentido geográfico; pero niega que este Canal se cuente entre las vías internacionales a que se aplica este derecho de paso, fundándose en que sólo tiene una importancia secundaria, y ni siquiera constituye una ruta obligada entre dos partes de la alta mar, siendo así que se usa casi exclusivamente para el tránsito local entre los puertos de Corfú y Saranda.

Cabe preguntarse si el criterio decisivo debe buscarse en el volumen de tránsito que pasa por el estrecho o en su mayor o menor importancia para la navegación internacional. Pero, en opinión de la Corte, el criterio decisivo es más bien su situación geográfica, en virtud de la cual pone en comunicación dos partes de la alta mar, y el hecho de que se le utilice para la navegación internacional. Tampoco se puede admitir como decisiva la consideración según la cual este Canal no constituye una ruta obligada entre dos partes de la alta mar, sino solamente un itinerario facultativo para la navegación entre los mares Egeo y Adriático. La parte septentrional del Canal de Corfú no por ello deja de ser una ruta útil para el tránsito internacional.

En 1954 (A/2693) la Comisión consignó el texto siguiente en el artículo 26:

1. Salvo circunstancias excepcionales, los buques de guerra gozarán del derecho de paso inocente en el mar territorial, sin necesidad de una notificación y autorización previas.
2. El Estado ribereño tiene derecho a reglamentar las condiciones de ese paso y podrá prohibirlo en las condiciones previstas en el artículo 20^{1/}.

1/ El artículo 20 del proyecto de 1954 decía como sigue:

1. El Estado ribereño puede tomar en su mar territorial todas las medidas necesarias para prevenir todo atentado a su seguridad y a su orden público o a los demás intereses del Estado que el mar territorial tiende a proteger y, en lo que respecta a las naves que se dirigen hacia las aguas interiores, para prevenir toda violación de las condiciones a que está sujeta la admisión de esas naves.
2. El Estado ribereño podrá suspender temporalmente y en partes determinadas de su mar territorial el ejercicio del derecho de paso inocente si lo juzga necesario para el mantenimiento del orden público y de la seguridad. En este caso el Estado ribereño deberá dar a conocer en forma adecuada esta medida de suspensión.

3. Los buques de guerra submarinos estarán obligados a navegar por la superficie.
4. No se podrá obstruir el paso de los buques de guerra por los estrechos que sirven, a los efectos de la navegación internacional, para poner en comunicación dos partes de la alta mar.

En 1955 (A/2934) la Comisión aprobó el texto siguiente, consignado en el artículo 25:

1. El Estado ribereño puede subordinar el paso de 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 18^{2/} y 19^{3/}.

2/ El artículo 18 del proyecto de 1955 decía lo siguiente:

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 está autorizado a defender, según las presentes disposiciones.
2. Respecto a los buques que se dirijan hacia las aguas interiores, el Estado ribereño tiene además el derecho de tomar las medidas necesarias para prevenir cualquier infracción de las condiciones a que están sometidos dichos buques para 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 que decida la suspensión.
4. El paso inocente de buques extranjeros no puede ser suspendido en los estrechos que, para los fines de la navegación internacional, ponen en comunicación normalmente dos partes de la alta mar.

3/ El artículo 19 del proyecto de 1955 decía como sigue:

Los buques extranjeros que utilizan el derecho de paso deberán ajustarse 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, especialmente en lo que respecta:

- a) A la seguridad del tránsito y a la conservación de los pasos y balizas;
- b) A la protección de las aguas del Estado ribereño contra la contaminación a que puedan estar expuestas a causa de los buques;
- c) A la conservación de los recursos vivos del mar;
- d) A los derechos de pesca, de caza y otros análogos, pertenecientes al Estado ribereño;
- e) A todo trabajo de carácter hidrográfico.

2. No puede poner ninguna clase de obstáculos al paso de los estrechos que normalmente sirven, para los fines de la navegación internacional, para poner en comunicación dos partes de la alta mar.

3. Los buques de guerra submarinos están obligados a navegar por la superficie.

La Comisión explicó que "después de haber tomado buena nota de las observaciones formuladas por algunos gobiernos", estimó su deber modificar este artículo "de modo que se subrayara en él el derecho del Estado a subordinar a una autorización o notificación previa el derecho de paso de los buques de guerra por el mar territorial". Al mismo tiempo, la Comisión consideró que, si exigía tal autorización, ella no debía someterse, normalmente, a otras condiciones que las establecidas en los artículos 18 y 19 del proyecto de 1955 (para el texto de estos artículos véanse las notas). No obstante, en ciertas partes del mar territorial el Estado ribereño puede, en determinadas circunstancias especiales, juzgar necesario limitar más rigurosamente el derecho de paso de los buques de guerra que el de los buques mercantes. Se estimó que el texto de 1955 reconocía este derecho de una manera más clara que el texto de 1954. Sin embargo, la Comisión advirtió que en los estrechos utilizados normalmente en la navegación internacional para poner en comunicación dos partes de la alta mar, el derecho de paso de los buques de guerra no podría subordinarse a una autorización o a una notificación previa.

En el proyecto de 1956, han desaparecido los párrafos que llevaban los números 2 y 3 en el proyecto de 1955. La Comisión ha señalado con acierto que el párrafo 2 estaba demás en este artículo ya que el párrafo 4 del artículo 17, cuyo sentido es el mismo, es aplicable por igual a los buques de guerra y a las naves mercantes. También resultaba superfluo el párrafo 3, ya que el párrafo 5 del artículo 15 prevé igual cosa y puede aplicarse tanto a los buques submarinos de guerra como a los buques submarinos mercantes.

Cabe señalar que, en el caso del Canal de Corfú, la Corte Internacional de Justicia, aun cuando confirmó el derecho de los Estados, en tiempo de paz, a enviar sus buques de guerra, sin autorización previa del Estado ribereño, a través de estrechos utilizados para la navegación internacional entre dos partes de la alta mar, siempre que el paso sea inocente, dejó sin resolver la cuestión de si "conforme al derecho internacional, los Estados pueden hacer pasar en tiempo de paz sus barcos de guerra por las aguas territoriales no comprendidas en un estrecho" (I.C.J. Reports, 1949, págs. 28 a 30).

Texto correspondiente en el proyecto de 1930 (Apéndice I, artículo 12)

Como regla general, el Estado ribereño no impedirá el paso de buques de guerra extranjeros por su mar territorial ni exigirá una autorización o notificación previas.

El Estado ribereño tiene derecho a reglamentar las condiciones de este paso.

Los buques de guerra submarinos estarán obligados a pasar navegando en la superficie.

La Segunda Comisión añadió las Observaciones siguientes:

Al estatuir que el Estado ribereño no podrá impedir el paso inocente de buques de guerra extranjeros por su mar territorial, no se hace sino consagrar la práctica existente. También es conforme a esta práctica que no se establezca una regla estricta y absoluta, sino que se deje al Estado la facultad de prohibir, en casos excepcionales, el paso de buques de guerra extranjeros.

El Estado ribereño puede reglamentar las condiciones del paso, especialmente en lo que respecta al número de unidades extranjeras que pasen simultáneamente por su mar territorial, considerado en conjunto o por sectores, pero no puede, por regla general, exigir para este paso una autorización, ni siquiera una notificación previa.

No se puede obstruir, bajo ningún pretexto, el paso de buques de guerra por los estrechos entre dos partes de la alta mar que sirvan para la navegación internacional.

Asimismo, bajo el título "Paso de buques de guerra a través de estrechos", la Subcomisión No. II recomendó que:

Bajo ningún pretexto podrá obstruirse el paso de buques de guerra a través de estrechos empleados para la navegación internacional entre dos partes de la alta mar.

La Subcomisión agregó las Observaciones siguientes:

De conformidad con el artículo precedente, las aguas de los estrechos que no forman parte de la alta mar corresponden al mar territorial. Es esencial asegurar en todas las circunstancias el paso de los buques mercantes y de guerra a través de los estrechos que unen dos partes de la alta mar y constituyen rutas ordinarias de la navegación internacional.

Inobservancia de las reglas (por buques de guerra)

Artículo 25

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su primer informe (A/CN.4/53) el relator especial reprodujo el texto del artículo 13 del informe presentado por la Segunda Comisión en 1930, y que se transcribe a continuación:

En caso de incumplimiento de las reglas del Estado ribereño por el buque de guerra que pasa por el mar territorial, y en caso de que éste no acate la invitación que se le formule de conformarse a ellas, el Estado ribereño puede exigir que el buque se retire del mar territorial.

En 1954 (A/2693) la Comisión aprobó el siguiente texto, consignado en el artículo 27:

1. Los buques de guerra están obligados a respetar las leyes y reglamentos del Estado ribereño cuando atraviesen su mar territorial.

2. En caso de incumplimiento de los reglamentos del Estado ribereño por el buque de guerra que pase por el mar territorial, y en caso de que éste no acate la invitación que se le haga para que los respete, el Estado ribereño puede exigir que el buque se retire del mar territorial.

La Comisión explicó que los términos del párrafo 1 en modo alguno tendían a limitar la extraterritorialidad del buque de guerra que atravesare el mar territorial. Su finalidad era "únicamente poner de relieve que, mientras atraviere el mar territorial del Estado ribereño, el buque de guerra debe conformarse a las leyes y reglamentos de dicho Estado en cuanto a la navegación, la seguridad, las cuestiones sanitarias, la contaminación de las aguas y otras materias similares". En 1955 (A/2934), en cambio, se omitió el primer párrafo. Se explicó que se había hecho superfluo, puesto que, a la sazón, el artículo relativo a la obligación de las naves extranjeras de respetar las leyes y reglamentos del Estado ribereño se había hecho extensiva a todos los buques, incluso los de guerra.

Texto correspondiente en el proyecto de 1930 (Apéndice I, artículo 13)

En caso de incumplimiento de las reglas del Estado ribereño por el buque de guerra que pasa por el mar territorial, y en caso de que éste no acate la invitación que se le formule de conformarse a ellas, el Estado ribereño puede exigir que el buque se retire del mar territorial.

SEGUNDA PARTE

LA ALTA MAR

SECCION I. REGIMEN GENERAL

Definición de la alta mar

Artículo 26

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En 1954, en su sexto informe (A/CN.4/79), el relator especial presentó en el artículo 1 la sugestión de que:

... se entenderá por "alta mar" todas las partes del mar que no pertenezcan al mar territorial o a las aguas interiores de un Estado.

En 1955 (A/2934), la Comisión aprobó el texto siguiente para el texto del artículo 1 de los artículos provisionales relativos al régimen de alta mar:

Se entenderá por "alta mar" la parte del mar que no pertenezca al mar territorial o a las aguas interiores de un Estado.

Refiriéndose a su labor sobre el problema paralelo del derecho del mar territorial, la Comisión explicó que se había esforzado en fijar los límites exteriores del mar territorial, indicando las líneas de base a partir de las cuales se debía medir el mar territorial. La Comisión declaró asimismo que "las aguas situadas hacia la parte de tierra de estas líneas de base pertenecen a las aguas interiores". Por último, la Comisión observó que el texto de dicho artículo (es decir, el artículo 1 del proyecto de 1955), conjuntamente con sus artículos sobre el mar territorial, constituía una definición de la alta mar.

Libertad de la alta mar

Artículo 27

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su sexto informe (A/CN.4/79) el relator especial sugirió el texto siguiente para el artículo 2:

La alta mar no podrá ser objeto de actos de soberanía o de dominio tetritorial de los Estados.

En 1955 (A/2934), la Comisión aprobó el texto siguiente para el artículo 2:

Estando la alta mar abierta a todas las naciones, ningún Estado podrá someterla a su jurisdicción. La libertad de la alta mar comprenderá concretamente:

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.

SUBSECCION A. NAVEGACION

Derecho de navegación

Artículo 28

Proyecto de 1956

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

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En 1955 (A/2934) la Comisión aprobó el texto siguiente para el artículo 3:

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

Nacionalidad de los buques; régimen jurídico de los buques;
buques que navegan bajo dos banderas

Artículos 29-31

(Es conveniente el examen simultáneo de estos tres artículos)

Proyecto de 1956

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.

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.

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su primer informe (A/CN.4/17, página 6) el relator especial expuso lo siguiente:

La atribución a las naves marítimas de una identidad y de una nacionalidad es el corolario del principio de la libre navegación de alta mar. De manera general, incumbe a todo Estado soberano decidir a quién concederá el derecho de enarbolar su bandera y fijar las reglas a que estará sometido el otorgamiento de este derecho. Sin embargo, para que la legislación de un Estado sobre esta materia pueda ser eficaz en cualquier circunstancia, es necesario que no se aparte demasiado de los principios que han adoptado la mayoría de los Estados y que pueden, por este mismo hecho, considerarse como consitutivos, a este respecto, de un elemento del derecho internacional. Por eso sería útil, como señalaron el Sr. T. M. C. Asser y Lord Reay en su informe al Instituto de Derecho Internacional presentado en Venecia en 1896, "si no hacer adoptar reglas completamente uniformes sobre nacionalidad de las naves - lo que quizás sería difícil de lograr - por lo menos crear cierta afinidad entre las leyes de los diferentes Estados en cuanto a los principios fundamentales sobre la materia".

Hasta ahora no ha sido posible fijar reglas uniformes a este respecto, y la disparidad entre las legislaciones nacionales ocasiona algunas dificultades. Parece ser que habría pocas posibilidades de que una tentativa de unificación se viera coronada por el éxito, y la Comisión piensa que quizás no sea el caso de insistir sobre este tema.

También expuso que, a su juicio, la nave sin nacionalidad no debía ser tratada como pirata sino cuando cometiese efectivamente actos de piratería, si bien cabía preguntarse, sin embargo, si la cuestión era, desde el punto de vista práctico, suficientemente importante para que la Comisión la estudiase. Por último, dudaba también de si la cuestión de que una nave navegase bajo dos o más banderas tenía suficiente importancia como para que se consultase a los gobiernos sobre la práctica que seguían a este respecto.

En el informe de la Comisión para su segundo período de sesiones, celebrado en 1950 (A/1316), bajo el título de la "nacionalidad de la nave" se encuentran los dos párrafos siguientes:

185. La Comisión consideró que debería intentarse determinar los principios generales que rigen esta materia en los diversos países. Invitó al relator especial a presentar otro informe sobre este asunto en el próximo período de sesiones.

186. Con respecto a la cuestión de las naves sin nacionalidad y de las naves que tienen dos o más nacionalidades, la Comisión adoptó el principio de que cada nave debe tener una bandera y sólo una bandera.

Respecto de la nacionalidad de la nave, el relator especial presentó en su segundo informe (A/CN.4/42, página 7), las siguientes reglas como "principios adoptados por casi la totalidad de los Estados y como base del derecho internacional en esta materia":

1. La nave debe ser, en más de la mitad, propiedad:
 - a) de nacionales o de personas establecidas en territorio del Estado de la bandera;
 - b) de una sociedad colectiva o en comandita simple, de la que más de la mitad de los socios personalmente responsables sean nacionales o personas establecidas en el territorio del Estado de la bandera;
 - c) de una sociedad nacional por acciones con domicilio social en el territorio del Estado de la bandera.
2. El capitán debe ser nacional del Estado de la bandera.

En su tercer período de sesiones, celebrado en 1951, la Comisión adoptó provisionalmente el texto siguiente (véase A/CN.4/SR.121, párrafos 59-102; A/1858, párrafo 79, y A/CN.4/51, página 3):

En general, un Estado puede fijar las condiciones conforme a las cuales autoriza a una nave a hacerse matricular en su territorio y a enarbolar su bandera; no obstante, la práctica general de los Estados ha establecido condiciones mínimas que deben ser satisfechas para que el carácter nacional de la nave sea reconocido por los otros Estados. Estas condiciones mínimas son:

La nave debe ser, en un 50%, propiedad:

- a) de nacionales o de personas domiciliadas en territorio del Estado;
- b) de una sociedad colectiva o en comandita simple, de la que más de la mitad de los socios personalmente responsables sean nacionales o personas domiciliadas en el territorio del Estado;
- c) de una sociedad por acciones constituida en conformidad con las leyes del Estado y con domicilio social en el territorio de este Estado.

En cuanto a la propuesta del relator especial de que el capitán fuese nacional del Estado de la bandera, la Comisión estimó que esta norma sería demasiado

rigurosa. Si bien era conveniente que el capitán poseyera la nacionalidad del país de la bandera, había que tener en cuenta el hecho de que algunos Estados no disponían en aquel momento de bastante personal competente (A/CN.4/SR.121, párrafos 103-127).

En el sexto informe del relator especial (A/CN.4/79) figuran los siguientes artículos y comentarios:

Artículo 7: En alta mar, las naves mercantes estarán sometidas a la jurisdicción del Estado de su bandera, excluida cualquier otra autoridad.

Comentario: Todo Estado tiene derecho a ejercer su autoridad sobre las naves que enarboles su bandera. En efecto, puesto que la soberanía territorial no se extiende a la alta mar, sólo puede aplicarse a la nave que navegue en dichas aguas el orden jurídico del Estado cuya bandera enarbole. La explicación jurídica más extendida consiste en considerar a la nave en alta mar como una parte del territorio del Estado de la bandera. Es la teoría de la extraterritorialidad de la nave que tuvo gran aceptación en el pasado. La han sostenido varios autores contemporáneos y el Gobierno de los Estados Unidos de América. La Corte Permanente de Justicia Internacional la hizo suya en el asunto del "Lotus". Sin embargo, la mayor parte de los autores rechazan esta teoría y han criticado a la Corte por haber aceptado el concepto de la asimilación de la nave al territorio. El Gobierno británico siempre ha sostenido la opinión emitida por Lord Stowell en 1804 de que "el principio fundamental del derecho marítimo británico es el de que las naves en alta mar no forman parte del territorio del Estado". Según esta opinión, no es necesario, para explicar la condición jurídica de la nave, invocar el principio de extraterritorialidad. Se procede "como si la nave fuera territorio del Estado de la bandera", pero no "porque la nave sea territorio del Estado de la bandera" (Gidel, Le droit international public de la mer III, páginas 241 y 251).

El relator opina que esta controversia es un tanto académica y que no es menester que la Comisión de Derecho Internacional se detenga sobre este punto. Basta con sentar el principio tal como se ha formulado en el artículo propuesto.

Artículo 8: Las naves que no estén autorizadas a enarbolar la bandera de un Estado determinado podrán ser sometidas en alta mar al ejercicio del derecho de visita y de investigación por parte de las naves públicas de los Estados. Sin embargo, no se tratará a tales naves como piratas, salvo que cometan actos de piratería.

Comentario: Algunos autores asimilan la nave sin nacionalidad a la nave pirata que puede ser considerada como hostis humani generis. Sin embargo, esta opinión se presta a la crítica. No se debe considerar así a la nave sin nacionalidad, salvo que cometa, en realidad, actos de piratería. En caso contrario, las naves públicas podrán ejercer con respecto a dicha nave el derecho de visita y de investigación, podrán conducirla a uno de sus puertos para fines de verificación y podrán negarle la entrada a los puertos con fines comerciales, pero no podrán tratarla como pirata.

Artículo 9: La nave que navegue bajo dos o más banderas no podrá hacer valer ante otros Estados ninguna de estas nacionalidades y será considerada como nave sin nacionalidad.

Comentario: Algunos autores opinan que una nave que navegue bajo dos banderas no podrá hacer valer, para su protección, ninguna de estas nacionalidades. Otros autores estiman que un Estado no tiene derecho a conferir patente de navegación a una nave que por este hecho obtendría una segunda nacionalidad y afirman que solamente la concesión de la segunda nacionalidad es nula; en efecto, algunos tratados de comercio estipulan que, excepto el caso de venta judicial, las naves de una de las partes no podrán obtener la nacionalidad de la otra sin que se haya presentado un certificado de retiro de la bandera. El relator especial se pronuncia en favor de la primera solución.

Artículo 10: Cada Estado podrá fijar las condiciones conforme a las cuales autorizará a una nave a matricularse en su territorio y a enarbolar su bandera. No obstante, para que el carácter nacional de la nave sea reconocido por los otros Estados, la nave deberá ser en un 50% propiedad:

- a) de nacionales o de personas establecidas en el territorio del Estado; o

- b) de una sociedad colectiva o en comandita simple, en la cual la mitad de los socios personalmente responsables sean nacionales o personas establecidas en el territorio del Estado; o
- c) de una sociedad por acciones constituida de conformidad con las leyes del Estado y con domicilio social en el territorio del mismo.

Comentario: Este artículo es similar al texto aprobado por la Comisión en el curso de su tercer período de sesiones con un solo voto en contra (A/CN.4/SR.121, párrafos 10-102). El relator especial ha introducido algunas modificaciones en la redacción de este artículo; en lugar de hablar de personas "domiciliadas" en el territorio del Estado, le ha parecido conveniente exigir que las personas estén "establecidas" en el territorio del Estado; es preferible estipular la radicación de hecho en el territorio y no conformarse con el domicilio legal.

El relator especial había propuesto que se exigiera como uno de los requisitos para la adquisición de la bandera que el capitán fuese nacional del Estado interesado. Había hecho notar que en este caso se trataba de una práctica muy difundida, especialmente si se tenía en cuenta el tonelaje de la marina mercante de los países que establecen esta condición en comparación con el total mundial. Había señalado que la nacionalidad del capitán era de la mayor importancia para conferir carácter nacional a la nave y que ofrecía ciertas garantías para la aplicación a bordo de la legislación del país de la bandera. Sin embargo, la mayoría de la Comisión estimó que esta norma era demasiado rigurosa. Si bien admitió que convendría que el capitán tuviese la nacionalidad del país de la bandera de la nave, opinó que había que tener en cuenta el hecho de que ciertos países no disponían a la sazón de suficiente personal para poder satisfacer esta condición (A/CN.4/SR.121, párrafos 103-127). En 1955 (A/2934), la Comisión adoptó los textos siguientes:

Artículo 4 (Régimen jurídico del buque): Los buques poseen la nacionalidad del Estado en que están matriculados. Navegarán con su bandera 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.

Artículo 5 (Derecho de enarbolar bandera): Cada Estado, dentro de su territorio, establecerá los requisitos necesarios para que un buque pueda matricularse y enarbolar su bandera. De todos modos, para que el carácter nacional del buque sea reconocido por los otros Estados, será necesario:

1. Que el buque pertenezca al Estado; o
2. Que sea en más de la mitad, propiedad:
 - a) de nacionales o de personas legalmente domiciliadas, que residan efectivamente en el territorio del Estado;
 - b) de una sociedad en comandita, cuyos socios personalmente responsables sean en su mayoría nacionales o personas legalmente domiciliadas y que residan efectivamente en el territorio del Estado;
 - c) de una sociedad por acciones constituida con arreglo a la legislación del Estado y con domicilio social en el territorio del mismo.

Artículo 6 (Buques que naveguen bajo dos banderas): El buque que navegue bajo dos o más banderas no podrá hacer valer ante otros Estados ninguna de estas nacionalidades y podrá ser asimilado a un buque sin nacionalidad.

El Instituto de Derecho Internacional, en la mencionada reunión de 1896 celebrada en Venecia, aprobó los siguientes proyectos de artículos:

SECCION I. ADQUISICION DEL DERECHO A LA BANDERA DE UN ESTADO

ARTICULO 1. El buque debe ser matriculado en el registro que llevan a este efecto los funcionarios competentes, conforme a las leyes del Estado.

ARTICULO 2. Para ser inscrito en dicho registro, el buque debe ser, en más de un 50%, propiedad:

1. De nacionales, o
2. De una sociedad colectiva o en comandita simple, en la que más de la mitad de los socios personalmente responsables sean nacionales, o
3. De una sociedad por acciones (anónima o en comandita) nacional, en la que por lo menos dos tercios de los miembros de la dirección sean nacionales; se aplica la misma regla a las asociaciones y otras personas jurídicas propietarias de buques.

ARTICULO 3. La empresa (ya se trate de armadores individuales, de sociedades o de corporaciones) ha de tener su domicilio en el Estado cuya bandera debe llevar el buque y donde debe ser registrado.

ARTICULO 4. Cada Estado determinará las condiciones que se han de reunir para poder ser nombrado capitán o primer oficial de un buque mercante: pero la nacionalidad del capitán o la de los miembros de la tripulación no constituirá una condición para la adquisición o la pérdida del derecho a la bandera nacional.

SECCION II. PERDIDA DEL DERECHO A LA BANDERA DE UN ESTADO

ARTICULO 5. La pérdida de una de las condiciones con arreglo a las cuales puede ser obtenido este derecho no llevará consigo la pérdida del mismo sino hasta que el buque haya sido dado de baja en el registro. Se le dará de baja en el registro a petición de los propietarios o de la dirección del buque, o bien de oficio por la autoridad encargada de llevar el registro, salvo lo que se dispone más adelante en los artículos 7 y 8.

ARTICULO 6. El propietario o la dirección que haya dejado de hacer a dicha autoridad la comunicación necesaria incurrirá en una multa.

ARTICULO 7. Si el cambio de la propiedad de una participación en un buque tiene como consecuencia la pérdida del derecho a la bandera, deberá darse a los propietarios un plazo adecuado para adoptar las medidas necesarias a fin de que el buque pueda conservar su anterior nacionalidad u obtener otra.

ARTICULO 8. Si después de haber expirado este plazo, los interesados no han tomado las medidas necesarias para lograr uno de estos dos fines, se dará de baja al buque en el registro, y el causante de la pérdida de la nacionalidad, o sus herederos si la nacionalidad se ha perdido por fallecimiento, incurrirán en una multa.

SECCION III. ADQUISICION PROVISIONAL DEL DERECHO A LA BANDERA

ARTICULO 9. La adquisición provisional del derecho a la bandera se produce en dos casos:

1. Cuando un buque, construido en el extranjero, no puede adquirir definitivamente el derecho a la bandera hasta después de su llegada a uno de los puertos del Estado del propietario;
2. Cuando un buque cambia de propietario mientras que se encuentra en un puerto extranjero.

ARTICULO 10. En cada uno de estos dos casos, los cónsules y agentes consulares establecidos en el país en que se encuentre el buque, estarán encargados de entregar un certificado provisional, si concurren las condiciones materiales fijadas por la ley para adquirir la nacionalidad del buque; la ley determinará el período durante el cual dicho certificado será válido.

Acercas de la cuestión de la nacionalidad de los buques cabe señalar que, en el caso Nottebohm (I. C. J. Reports, 1955, página 4), la Corte Internacional de Justicia enunció algunos principios relativos al deber que tiene un Estado de reconocer la legislación sobre la nacionalidad de otro Estado. Si bien ese caso se refería a la nacionalidad de las personas físicas - en particular, a la cuestión de si la nacionalidad de Liechtenstein conferida al Sr. Friedrich Nottebohm mediante una naturalización que tuvo lugar en 1939 podría hacerse valer por Liechtenstein contra Guatemala en las actuaciones ante la Corte - la Corte consideró la cuestión de la nacionalidad en términos generales. Es posible, pues, que algunos de los principios establecidos por la Corte puedan ser pertinentes en lo que respecta a la cuestión de la nacionalidad de los buques; en particular, en lo relativo a las circunstancias en las que un Estado pueda estar o no estar obligado a reconocer el carácter nacional de los buques de otros Estados. (El pasaje correspondiente del fallo de la Corte se encuentra en las páginas 20 a 23.)

Inmunidad de los buques de guerra

Artículo 32

Proyecto de 1956

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.

Etapas en la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su sexto informe (A/CN.4/79) el relator especial propuso el texto siguiente para el artículo 11:

1. Las naves de guerra, mientras naveguen en alta mar, gozarán en cualquier circunstancia de completa inmunidad respecto de la jurisdicción de todo Estado que no sea el de su bandera.
2. Por "naves de guerra" se entienden las naves pertenecientes a la marina de guerra de un Estado. El comandante debe estar al servicio del Estado y su nombre debe figurar en la lista de oficiales de la Armada. La tripulación ha de estar sometida a la disciplina militar.

En 1955 (A/2934) la Comisión aprobó el texto siguiente como artículo 7:

1. Los buques de guerra que naveguen en alta mar gozarán de completa inmunidad frente a la jurisdicción de cualquier Estado que no sea el de su bandera.
2. Se entienden por "buques de guerra" los que pertenecen a la marina de guerra de un Estado. El comandante del buque ha de estar al servicio del Estado y su nombre debe figurar en el escalafón de oficiales de la Armada. La tripulación ha de estar sometida a la disciplina militar.

La Comisión explicó que su definición de "buques de guerra" se basaba en los artículos 3 y 4 del Convenio de La Haya (No. VII) del 18 de octubre de 1907 relativo a la transformación de buques mercantes en buques de guerra. El texto del preámbulo y de los artículos 1 a 4 de este Convenio dicen lo siguiente:

Su Majestad el Emperador de Alemania, Rey de Prusia; etc.:

Considerando que, en vista de la incorporación, en tiempo de guerra, de buques de la marina mercante a las escuadras de combate, es deseable se definan las condiciones en que esta operación podrá efectuarse;

Que, sin embargo, no habiendo podido ponerse de acuerdo las Potencias signatarias sobre la cuestión de saber si la transformación de un buque mercante en buque de guerra puede tener lugar en alta mar, queda entendido que la cuestión del lugar de la transformación queda excluida del ámbito del presente convenio y no está afectada en modo alguno por las reglas que siguen:

Deseando celebrar un convenio a estos efectos, han nombrado sus plenipotenciarios, a saber:

(Siguen los nombres de los Plenipotenciarios)

Los cuales, después de haberse comunicado sus Plenipotencias y hallándolas en buena y debida forma, han convenido lo que sigue:

Artículo 1. Ningún buque mercante transformado en buque de guerra podrá gozar de los derechos y obligaciones anejos a esta categoría, si no se halla colocado bajo la autoridad directa, inmediata inspección y responsabilidad de la Potencia cuyo pabellón ostenta.

Artículo 2. Los buques mercantes transformados en buques de guerra deberán llevar los distintivos exteriores de los buques de guerra de su nacionalidad.

Artículo 3. El comandante deberá estar al servicio del Estado y debidamente comisionado por las autoridades competentes. Su nombre deberá figurar en la lista de los oficiales de la Armada.

Artículo 4. La tripulación estará sometida a las reglas de la disciplina militar.

Inmunidad de otros buques del Estado

Artículo 33

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su sexto informe (A/CN.4/79) el relator especial propuso el texto siguiente para el artículo 12:

A los efectos de la jurisdicción en alta mar de todo Estado que no sea el de la bandera, se asimilan a la condición de nave de guerra los yates del Estado, las naves de vigilancia, los buques hospitales, las naves auxiliares, las naves de abastecimiento y demás barcos pertenecientes a un Estado o explotados por él y que estén destinados exclusivamente al servicio oficial y no comercial.

El relator especial explicó que el texto había sido adaptado del artículo 3 de 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. Los tres primeros artículos de esta Convención dicen lo siguiente:

Artículo 1. Los barcos de navegación marítima pertenecientes a los Estados o explotados por ellos, los cargamentos que les pertenezcan, los cargamentos y pasajeros transportados por naves del Estado, así como los Estados propietarios de esas naves o que las explotan, o propietarios de esos cargamentos, estarán sujetos, en cuanto se refiere a las reclamaciones relativas a la explotación de esas naves o al transporte de esos cargamentos, a las mismas reglas de responsabilidad y a las mismas obligaciones que sean aplicables a las naves, cargamentos y armamentos privados.

Artículo 2. En cuanto se refiera a esas responsabilidades y obligaciones, las normas en materia de competencia de los tribunales, acciones judiciales y procedimiento serán las mismas que en el caso de las naves mercantes pertenecientes a propietarios privados y de los cargamentos privados y de sus propietarios.

Artículo 3. 1) Las disposiciones de los dos artículos precedentes no son aplicables a los buques de guerra, yates del Estado, naves de vigilancia, buques hospitales, naves auxiliares, naves de abastecimiento y otras embarcaciones pertenecientes a un Estado o explotados por él y destinados exclusivamente a un servicio gubernamental y no comercial al tiempo de nacer la acción; y esas naves no estarán sujetas a secuestro, embargo o detención en virtud de medida judicial alguna ni a ningún procedimiento judicial in rem.

No obstante, los interesados tendrán derecho a presentar sus reclamaciones ante los tribunales competentes del Estado propietario de la nave, o que la explote, sin que el Estado pueda invocar su inmunidad:

1. Cuando se trate de acciones relativas a abordajes u otros accidentes de la navegación;
 2. Cuando se trate de acciones relativas a asistencia, salvamento y avería común;
 3. Cuando se trate de acciones relativas a reparaciones, suministros u otros contratos referentes a la nave.
- 2) Las mismas normas se aplicarán a los cargamentos pertenecientes a un Estado y transportados a bordo de las naves antes mencionadas.
- 3) Los cargamentos pertenecientes a un Estado y transportados a bordo de naves mercantes con fines de orden gubernamental y no comercial, no estarán sujetos a secuestro, embargo o detención en virtud de medida judicial alguna ni a ningún procedimiento judicial in rem.

No obstante, las acciones relativas a abordajes o accidentes de la navegación, asistencia, salvamento o averías comunes, así como las nacidas de los contratos relativos a esos cargamentos podrán entablarse ante el tribunal competente en virtud del artículo 2.

En 1955 (A/2934) la Comisión aprobó el texto siguiente para el artículo 8:

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 los yates del Estado, los buques de vigilancia, los buques hospitales, los buques auxiliares, los buques de abastecimiento y los demás buques pertenecientes a un Estado o explotados por él, y destinados exclusivamente a un servicio oficial.

Al explicar las razones por las cuales se apartó del texto propuesto por el relator especial, la Comisión declara lo siguiente en su comentario al artículo 8:

"Aun dándose cuenta de las objeciones que suscita el reconocimiento de la inmunidad de los buques mercantes destinados a un servicio gubernamental, objeciones 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 intención de la Comisión de conceder inmunidad tanto a los buques del Estado destinados a servicios comerciales como a los destinados a ~~servicios no comerciales~~, se hizo aún más evidente en el proyecto de 1956 con la inserción de las palabras "comercial o no comercial" después de las palabras "destinados exclusivamente a un servicio oficial".

Seguridad de la navegación

Artículo 34

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En 1950 (A/1316, párrafos 188-189) la Comisión decidió, en principio, considerar la cuestión de la prevención de los abordajes en el mar y la de la seguridad en el mar. Además, en el párrafo 81 del informe de la Comisión sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones en 1951 (A/1858) se declara lo siguiente:

Después de aprobar la propuesta del relator de incluir en la codificación del régimen de alta mar reglas relativas a la protección de la vida humana en el mar, la Comisión encargó al relator especial que continuase su estudio al respecto.

En su tercer informe (A/CN.4/51, página 8) el relator especial propuso el texto siguiente:

Los Estados deberán abstenerse de dictar reglas que estén en contradicción con las que han sido establecidas de común acuerdo por una mayoría de los demás Estados marítimos, en la medida en que tal contradicción pudiera poner en peligro la protección de la vida humana en el mar.

En su sexto informe (A/CN.4/79) el relator especial propuso el texto siguiente para el artículo 13:

Ningún Estado podrá dictar reglas contrarias a las que han sido establecidas de común acuerdo por la mayoría de los Estados marítimos, si tal discrepancia pusiese en peligro la protección de la vida humana en el mar.

El relator especial agregó también el comentario siguiente:

En su segundo período de sesiones la Comisión declaró que asignaba gran importancia al reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar que constituye el anexo B del acta final de la Conferencia de Londres de 1948. La Comisión pidió al relator especial que procediera a estudiar la cuestión y tratase de deducir de dicho reglamento principios que la Comisión pudiera discutir (A/1316, párrafo 188).

La Conferencia de 1948 redactó un acta final en la que declara lo siguiente:

"Como resultado de sus deliberaciones... la Conferencia ha preparado y sometido a la firma y aceptación la Convención Internacional de 1948 para la Protección de la Vida Humana en el Mar, destinada a substituir la Convención de 1929... Los miembros de la Conferencia tuvieron presente asimismo el actual reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar, que adoptaron como punto de partida de sus discusiones. La Conferencia decidió que convenía revisar dicho reglamento y aprobó por lo tanto el reglamento internacional de 1948 para prevenir los abordajes en el mar, pero decidió que estas reglas revisadas no se incluirían en la Convención Internacional de 1948 para la Protección de la Vida Humana en el Mar. La Conferencia invita al Gobierno del Reino Unido... a que, cuando se haya llegado a un acuerdo equivalente a la unanimidad para la aceptación del reglamento internacional de 1948 para prevenir los abordajes en el mar, se sirva fijar la fecha a partir de la cual aplicarán dicho reglamento los gobiernos que hayan decidido aceptarlo."

La fecha se fijó en el 1.º de enero de 1954.

En su segundo informe (A/CN.4/42) el relator especial expuso algunos principios que, a su parecer, podían deducirse de los reglamentos internacionales destinados a prevenir los abordajes en el mar. En el curso de su tercer período de sesiones la Comisión procedió a examinar estos principios (A/CN.4/SR.122, párrafos 107 a 117 y A/CN.4/SR.123, párrafo 7 a 60). Algunos de los miembros expresaron el temor de que la Comisión se extralimitara en su competencia al emprender el examen de las cuestiones que en esta materia son de orden técnico.

Si bien admitió que era conveniente unificar la reglamentación de la protección de la vida en el mar, la Comisión estimó que no le correspondía ocuparse de este problema y que debería coordinar sus propios trabajos con los emprendidos a este respecto por organismos competentes ya existentes o que estuvieran a punto de ser creados. No obstante, algunos miembros consideraron que sería hacer otra codificación prescribir a los Estados que se abstuvieran de promulgar reglas que estuvieran en contradicción con las **reglas** establecidas de común acuerdo por los otros Estados marítimos. Según ellos, tal obligación sería de real utilidad, sin que por ello se confirieran a las principales Potencias marítimas facultades exclusivas en materia de reglamentación de la navegación, atribuciones que obligarían a los demás Estados a adoptar las reglas así establecidas. No obstante, sería necesario evitar que algunos Estados, al promulgar reglas que estén en contradicción con las establecidas por la mayoría de los otros Estados marítimos, pongan en peligro la protección de la vida humana en el mar. Por esta razón el relator ha estimado necesario incluir este proyecto de artículo que somete a la Comisión.

En el mismo informe (A/CN.4/79) el relator especial propuso el texto siguiente para el artículo 15:

En cuanto al empleo de señales diferentes pueda poner en peligro la seguridad de la navegación, los Estados deberán prescribir que sus naves empleen en alta mar señales adoptadas por la mayoría de los barcos que participen en la navegación internacional.

Agresó, además, el comentario siguiente:

El establecimiento del código internacional de señales fué resultado de un acuerdo internacional, sin que este código se haya incluido en una convención. El código internacional, preparado por una comisión británica fué publicado por el Board of Trade en 1857, bajo el título de Commercial Code of Signals for the Use of all Nations (Código comercial de señales para el uso de todas las naciones). Después de haber sido revisado por una comisión anglofrancesa, se le hizo obligatorio también para todos los barcos franceses (1864). Después de consultar a otras Potencias marítimas, se publicaron nuevas ediciones en 1900 y en 1934.

El artículo, en la forma en que ha quedado redactado, garantiza la necesaria uniformidad del sistema de señales, sin imponer una excesiva rigidez en los casos de menor importancia en que la falta de observancia de los reglamentos generalmente adoptados no ponga en peligro la seguridad de la navegación internacional.

Bajo los auspicios de la Sociedad de las Naciones se han concluido diversos acuerdos sobre las señales marítimas, especialmente el acuerdo relativo a las señales marítimas, firmado en Lisboa el 23 de octubre de 1930; el acuerdo sobre los buques faros tripulados que se encuentren fuera de su puesto normal, firmado en Lisboa el 23 de octubre de 1930; el acuerdo relativo a un sistema uniforme de balizamiento marítimo y el reglamento anexo firmado en Ginebra el 13 de mayo de 1936. El código no tiene por qué referirse expresamente a estas cuestiones.

En 1955 (A/2934) la Comisión aprobó el texto siguiente para el artículo 9 bajo el título "Señales y normas para la prevención de abordaje":

Los Estados dictarán para sus buques normas sobre la utilización de señales y sobre la prevención de abordajes en alta mar. Estas normas no han de estar en contradicción con las que regulan la protección de la vida humana en el mar, que están aceptadas internacionalmente para los buques que constituyen la mayor parte del tonelaje de los que participan de la navegación en alta mar.

Al aprobar como criterio de seguridad "normas... que regulan la protección de la vida humana en el mar, que estén aceptadas internacionalmente para los buques que constituyen la mayor parte del tonelaje de los que participan en la navegación de la alta mar", la Comisión explica que algunos de sus miembros preferían utilizar las expresiones: "la mayoría de los Estados marítimos" o "la mayoría de los buques". "Pero", sigue diciendo la Comisión en su comentario, "la mayoría de la Comisión opinó que, por lo que se refiere a la protección de la vida humana en el mar, los intereses de los Estados se miden por el número de personas que se hallan a bordo de sus buques; el tonelaje de los buques parece ser el mejor criterio para este caso".

Pero en su octavo período de sesiones, celebrado en 1956, como ha explicado la Comisión, se prefirió la expresión más general de las "normas aceptadas internacionalmente".

Al mismo tiempo el artículo se ha redactado en forma que abarque cuestiones adicionales importantes respecto a la seguridad en el mar, tales como las condiciones que ha de reunir la tripulación, las condiciones de trabajo en los barcos, y la construcción, equipo y condiciones de navegabilidad del buque.

Los siguientes convenios de la OIT se refieren a las condiciones de trabajo en los buques^{1/}

| <u>No.</u> | <u>Título</u> | <u>Fecha de aprobación</u> |
|------------|--|----------------------------|
| 7 | Edad mínima (trabajo marítimo) | 9 de julio de 1920 |
| 8 | Indemnización de desempleo (naufragio) | 9 de julio de 1920 |
| 9 | Colocación de la gente de mar | 10 de julio de 1920 |
| 15 | Edad mínima (pañoleros y fogoneros) | 11 de noviembre de 1921 |
| 16 | Examen médico de los menores (trabajo marítimo) | 11 de noviembre de 1921 |
| 22 | Enrolamiento de la gente de mar | 24 de junio de 1926 |
| 23 | Repatriación de la gente de mar | 23 de junio de 1926 |
| 27 | Indicación del peso en los fardos transportados por barco | 21 de junio de 1929 |
| 53 | Certificados de capacidad de los oficiales | 24 de octubre de 1936 |
| 54 | Vacaciones pagadas de la gente de mar | 24 de octubre de 1936 |
| 55 | Obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar | 24 de octubre de 1936 |
| 56 | Seguro de enfermedad de la gente de mar | 24 de octubre de 1936 |
| 57 | Horas de trabajo a bordo y dotación | 24 de octubre de 1936 |
| 58 | Edad mínima (trabajo marítimo) (revisado) | 24 de octubre de 1936 |
| 68 | Alimentación y servicio de fonda (tripulación de buques) | 27 de junio de 1946 |
| 69 | Certificado de aptitud de los cocineros de buque | 27 de junio de 1946 |
| 70 | Seguridad social de la gente de mar | 28 de junio de 1946 |
| 71 | Pensiones de la gente de mar | 28 de junio de 1946 |
| 72 | Vacaciones pagadas de la gente de mar | 28 de junio de 1946 |
| 73 | Examen médico de la gente de mar | 29 de junio de 1946 |
| 74 | Certificado de marinero preferente | 29 de junio de 1946 |

^{1/} Para mayores detalles véase The International Labour Code 1951, Volumen I (Libro IX - "The International Seafarers' Code").

| <u>No.</u> | <u>Título</u> | <u>Fecha de aprobación</u> |
|------------|---|----------------------------|
| 75 | Alojamiento de la tripulación | 29 de junio de 1946 |
| 76 | Salarios, horas de trabajo a bordo y dotación | 29 de junio de 1956 |
| 91 | Vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado) | 18 de junio de 1949 |
| 92 | Alojamiento de la tripulación (revisado) | 18 de junio de 1949 |
| 93 | Salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado) | 18 de junio de 1949 |

Competencia penal en caso de abordaje

Artículo 35

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del presente proyecto y problemas que se han presentado

En 1950 la Comisión decidió (A/1858, párrafo 187) no ocuparse por el momento de los problemas de derecho internacional privado suscitados por la cuestión del abordaje. Pero consideró que, en cambio, convenía determinar el tribunal competente para entender en las causas criminales que pudieran incoarse a raíz de un abordaje.

El relator especial sugirió en su segundo informe (A/CN.4/42, pág. 17) el siguiente texto:

En caso de abordaje o de cualquier otro accidente de navegación ocurrido en alta mar, el capitán, así como cualquier otra persona al

/...

servicio de la nave que sea total o parcialmente responsable, no podrá ser procesado, a título penal o disciplinario, sino ante los tribunales del Estado cuyo pabellón enarbolaba la nave en el momento del abordaje u otro accidente de navegación. Las autoridades de otro Estado que no sea el del pabellón que enarbolaba la nave no podrán ordenar ningún embargo o detención de la nave a título penal.

En su tercer informe (A/CN.4/51, pág. 5), en 1952, el relator especial explicaba que en el curso del tercer período de sesiones de la Comisión, en 1951, su propuesta había sido objeto de un largo debate en el curso del cual algunos miembros de la Comisión la habían apoyado decididamente, en tanto que otros habían formulado objeciones basándose en que la crítica que la misma entrañaba de la sentencia dictada por la Corte Permanente de Justicia Internacional en el asunto del Lotus no era justificada^{1/}. Tras un estudio detenido de todas las opiniones que en esa oportunidad se habían expresado, el relator estimó que debía mantener su propuesta anterior.

En su quinto informe (A/CN.4/69), dedicado especialmente a la cuestión, el relator especial tuvo en cuenta la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia penal en materia de abordaje y otros accidentes de la navegación, firmada por los representantes de 12 Estados en Bruselas, el 10 de mayo de 1952. El preámbulo y los artículos 1 a 4 de dicha Convención dicen así:

Las Altas Partes Contratantes, reconociendo la conveniencia de fijar de común acuerdo ciertas reglas uniformes sobre la competencia penal en materia de abordaje y otros accidentes de navegación, han decidido concluir sobre ello una Convención y han convenido lo siguiente:

Artículo 1. En caso de abordaje o de cualquier otro accidente de navegación ocurrido en alta mar, que pueda dar lugar a responsabilidad

^{1/} El debate se reseña en los documentos A/CN.4/SR.121, párrafos 128 a 151, y A/CN.4/SR.122, párrafos 1 a 109. En su tercer período de sesiones "la Comisión decidió que convenía sentar una norma que regulara la cuestión, ya que su necesidad se había hecho evidente (A/1858, párrafo 80).

penal o disciplinaria del capitán o de cualquier otra persona al servicio de la nave, las acciones correspondientes solo se podrán ejercitar ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuyo pabellón enarbolaba el buque en el momento del abordaje o del accidente de navegación.

Artículo 2. En el caso previsto en el artículo precedente, las autoridades que no sean las del Estado cuyo pabellón enarbolaba el buque, no podrán ordenar ningún embargo o retención de la nave, ni siquiera como medida precautoria.

Artículo 3. Ninguna disposición de la presente Convención se opone a que, en caso de abordaje u otro accidente de navegación, un Estado reconozca a sus autoridades el derecho de adoptar todas las medidas referentes a los certificados de competencia y permisos que hubiera concedido, o de procesar a sus nacionales por las infracciones que hubieren cometido a bordo de un buque abanderado en otro Estado.

Artículo 4. La presente Convención no se aplica a los abordajes ni a los accidentes de navegación ocurridos en los puertos y radas o en las aguas interiores.

Las Altas Partes Contratantes podrán, además, en el momento de la firma, al depositar las ratificaciones o al adherirse a la Convención, reservarse el derecho de proceder contra las infracciones cometidas en sus respectivas aguas territoriales.

El relator especial comentaba en la forma siguiente la labor de la Conferencia de Bruselas:

La Conferencia adoptó como punto de partida la norma de que la Convención debía enumerar limitativamente las autoridades competentes para entender de los actos culposos a que se debiera un abordaje. Pero no mantuvo la regla anteriormente propuesta por el Comité Marítimo Internacional, en el sentido de que dicha competencia correspondía exclusivamente a las autoridades judiciales del país cuyo pabellón enarbolase el buque causante del abordaje en el momento del hecho. En la Conferencia se puso de manifiesto que algunos Estados de tradición marítima deseaban en absoluto conservar la competencia para "perseguir penal o disciplinariamente a sus nacionales por las infracciones que cometiesen a bordo de un navío abanderado

en otro Estado o para adoptar las medidas adecuadas respecto de los certificados de competencia y a los permisos que hubieran concedido". Pero la Convención firmada en Bruselas, en su artículo 3, no confiere expresamente estas últimas facultades a los Estados signatarios, sino que se limita a declarar que ninguna disposición de la Convención se opone a que un Estado reconozca a sus propias autoridades el derecho a adoptar todas las medidas relativas a los certificados de competencia y a los permisos que hubiese concedido, o a perseguir a sus nacionales por las infracciones cometidas a bordo de un navío que enarbole el pabellón de otro Estado. Esta disposición adicional responde a las exigencias de la situación actual, ya que un número apreciable de marinos prestan servicio en flotas mercantes de otras naciones que no tienen una antigua tradición marítima. Los oficiales de que se trata han obtenido su formación profesional y título en sus propios países, y hay en éstos un verdadero interés por mantener el elevado nivel profesional de las personas a quienes conceden un permiso. Por ello dichos países desean seguir teniendo competencia para proceder criminalmente contra esos oficiales por las infracciones cometidas a bordo de un navío abanderado en un país extranjero. Esta disposición reaparece, por ello, en el texto de la Convención, pese a que en los debates de la Conferencia del Comité Marítimo Internacional, celebrada en París en 1937, una disposición análoga fué suprimida^{1/}.

1/ En la reunión del Comité Marítimo Internacional celebrada en París, en 1937, el Sr. Léopold Dor, en nombre de la Comisión Internacional, presentó el siguiente texto:

En caso de abordaje en alta mar, el capitán o cualquier otra persona al servicio del buque, sólo podrán ser perseguidos, penal o disciplinariamente, ante los tribunales del Estado del que sean nacionales o cuyo pabellón enarbolara el buque en el momento del abordaje.

El texto finalmente aprobado por la Conferencia decía, en cambio, así:

En caso de abordaje u otro accidente de navegación, en alta mar, el capitán, o cualquier otra persona al servicio del buque que sea parcial o totalmente responsable, sólo podrán ser perseguidos, penal o disciplinariamente, ante los tribunales del Estado cuyo pabellón enarbolara el buque en el momento del abordaje o del accidente de navegación.

En consecuencia, el relator especial sugirió que se reemplazase su anterior texto por cualquiera de las dos siguientes versiones:

- a) En caso de abordaje u otro accidente de navegación, en alta mar, el capitán, o cualquier otra persona al servicio del buque que sea parcial o totalmente responsable, no podrán ser perseguidos, penal ni disciplinariamente, sino ante los tribunales del Estado cuyo pabellón enarbolara el buque en el momento del abordaje o del accidente de navegación, o ante los tribunales del Estado de que dichas personas sean nacionales. Ningún embargo ni retención del buque podrá ser decretado, a título penal, por otras autoridades que las del Estado del pabellón que enarbolara la nave.
- b) En caso de abordaje o de cualquier otro incidente de navegación ocurrido a un buque, que pueda dar lugar a una responsabilidad penal o disciplinaria del capitán o de cualquier otra persona al servicio de la nave, sólo se podrá proceder contra dicha persona ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuyo pabellón enarbolaba el buque en el momento del abordaje o del incidente de navegación, o ante el Estado del que dichas personas sean nacionales.

Las autoridades de otro Estado que no sea el del pabellón que enarbolaba el buque, no podrán ordenar ningún embargo o retención del navío, ni siquiera como medida precautoria.

En su sexto informe (A/CN.4/79), el Relator Especial propuso la última de estas versiones como artículo 20. Expresó igualmente el punto de vista de que el hecho de que se hubiese celebrado la Conferencia de Bruselas no era una razón para que no se incluyera un artículo en tal sentido en el proyecto de la Comisión, señalando que la entrada en vigor de una Convención sobre la materia, concertada entre los Estados marítimos que solían participar en las conferencias sobre derecho marítimo, no brindaba suficiente protección a los marinos contra el peligro de ser enjuiciados criminalmente por Estados que no fueran signatarios de esa Convención.

El relator especial agregaba que la Conferencia de Bruselas no había tratado únicamente de regular los casos de abordaje en alta mar, sino que había considerado que el régimen establecido por la Convención debía aplicarse lo más ampliamente

posible. Especialmente, se preveía la aplicación de la Convención de Bruselas en el mar territorial, con la única excepción de los puertos, radas y aguas interiores (véase artículo 4 de la Convención, citada anteriormente). Por todo ello, el relator especial sugirió que la Comisión podría insertar una cláusula redactada así:

En caso de abordaje o de cualquier accidente de navegación ocurrido a un buque marítimo en el mar territorial de un Estado y que pueda entrañar una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o cualquier otra persona al servicio de la nave, las acciones correspondientes sólo podrán iniciarse: i) ante las autoridades del Estado cuya bandera enarbolaba la nave en el momento del abordaje o del accidente de navegación; ii) ante las autoridades del Estado del que es nacional la persona de que se trate; y iii) ante las autoridades del Estado ribereño.

No podrá ordenarse el embargo o la retención de la nave, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que no sean las de los Estados mencionados.

El relator especial sugirió igualmente que la Comisión podría considerar el establecimiento de un órgano ante el que se pudiera apelar de las decisiones de las autoridades del Estado ribereño y al que pudiera recurrirse en el caso en que el Estado del que fuera nacional la persona condenada se negara a aceptar la sentencia.

En 1955 (A/2934) la Comisión aprobó el siguiente texto como artículo 10:

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 que esté al servicio de un buque que haya participado en el abordaje, las acciones contra esas personas sólo se podrán ejercer ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera enarbolaba el buque en que prestaban servicio o ante las del Estado de que 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.

Debe observarse que en el párrafo 4 de su comentario al artículo 20 (detención practicada a bordo de un buque extranjero) del proyecto de 1956 (A/3159) la Comisión señala 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". Pero la Comisión agrega que, siguiendo el ejemplo dado por la Conferencia de 1930, se ha abstenido de formular reglas concretas a este respecto, en parte porque en este dominio, que es extremadamente vasto, se impone una limitación a la labor de la Comisión, y en parte porque desde 1952 existe en esta materia una Convención, a saber, la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia penal en materia de abordaje y otros accidentes de la navegación, firmada en Bruselas el 10 de mayo de 1952.

Obligación de prestar auxilio

Artículo 36

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En el informe de la Comisión sobre la labor realizada en su segundo período de sesiones, en 1950 (A/1316), aparece el siguiente párrafo:

189. Opinó la Comisión que podrían formularse principios teniendo en cuenta el artículo 11 de la Convención de Bruselas del 23 de septiembre de 1910 para la unificación de ciertas reglas relativas al auxilio y al salvamento en el mar, en el que se dispone que, después de un abordaje, el capitán de cada uno de los barcos está obligado a prestar asistencia al otro barco, en la medida en que pueda hacerlo sin grave riesgo para su barco, sus pasajeros o su tripulación; y teniendo en cuenta asimismo el artículo 8 de la Convención de 23 de septiembre de 1910 para la unificación de ciertas reglas relativas al abordaje, en el que se dispone que el capitán de un barco está obligado a prestar asistencia a toda persona hallada en el mar en peligro de muerte, en la medida en que pueda hacerlo sin grave riesgo para su barco, sus pasajeros o su tripulación.

/...

El artículo 11 de la Convención de Bruselas del 23 de septiembre de 1910 para la unificación de ciertas reglas relativas al auxilio y al salvamento en el mar dice como sigue:

Todo capitán está obligado, siempre que pueda hacerlo sin serio peligro para su buque, su tripulación y sus pasajeros, a prestar auxilio a toda persona, aun enemiga, que se halle en peligro de desaparecer en el mar.

El propietario del buque no será responsable por las contravenciones de la disposición precedente.

El artículo 8 de la Convención de Bruselas del 23 de septiembre de 1910 para la unificación de ciertas reglas relativas al abordaje dice como sigue:

Ocurrido un abordaje, el capitán de cada uno de los buques estará obligado, en cuanto le sea posible hacerlo sin serio peligro para su buque, su tripulación y sus pasajeros, a prestar auxilio al otro, a su tripulación y a sus pasajeros.

Estará igualmente obligado, en cuanto sea posible, a dar a conocer al otro buque el nombre y el puerto de matrícula del suyo, así como el lugar de donde procede y a donde se dirige.

El propietario del buque no será responsable por la sola contravención de las anteriores disposiciones.

En vista de ello, el relator especial propuso, en su tercer informe (A/CN.4/51, pág. 9) el texto siguiente:

El capitán de una nave está obligado, siempre que pueda hacerlo sin peligro serio para la nave, su tripulación o sus pasajeros, a prestar asistencia a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar. Después de un abordaje, el capitán de cada una de las naves envueltas en el mismo está obligado, siempre que pueda hacerlo sin serio peligro para la nave, su tripulación y sus pasajeros, a prestar ayuda a la otra nave, su tripulación y sus pasajeros. Los Estados deben incluir en sus legislaciones nacionales disposiciones que garanticen la aplicación de estos principios por los capitanes de las naves que enarbolan su bandera.

En su sexto informe (A/CN.4/79) el relator especial propuso en sustitución del anterior el texto siguiente, como artículo 14:

El capitán de una nave estará obligado, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para su buque, su tripulación y sus pasajeros, a prestar auxilio

/...

a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar. En caso de abordaje, el capitán de cada uno de los buques entre los que se ha producido la colisión, estará obligado, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para su buque, su tripulación y sus pasajeros, a prestar auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros.

En 1955 (A/2934) la Comisión adoptó este texto, como artículo 11.

La Comisión señala, en sus comentarios, que el texto de 1956 se basa no sólo en los artículos de las dos Convenciones de Bruselas de 1910, arriba citados, sino también en la Regla 10, capítulo V, del Reglamento anexo a la Convención Internacional para la Protección de la Vida Humana en el Mar, de 10 de junio de 1948. Dicha Regla dispone lo siguiente:

Procedimiento en la emisión de mensajes de socorro

- a) El capitán de un buque que se encuentre navegando y que reciba por un medio cualquiera un mensaje que indique que un buque o un avión o una embarcación de salvamento de los mismos se encuentran en peligro, está obligado a acudir a toda máquina en socorro de las personas que se hallan en peligro, informándolas, si es posible, de que así lo hace. En caso de imposibilidad o si, por las circunstancias especiales en que se encuentra, no juzga razonable o necesario acudir en su socorro, deberá anotar en el cuaderno de bitácora la razón que le asiste para no trasladarse en auxilio de las personas en peligro.
- b) El capitán de un buque en peligro, previa consulta, en la medida posible, con los capitanes de los buques que hayan respondido a su llamada de socorro, tendrá derecho a requerir auxilio de aquél o de aquellos de los buques citados que considere en mejor situación para prestárselo, y el capitán o capitanes de los buques así requeridos están obligados a atender tal requerimiento, dirigiéndose a toda máquina en socorro de las personas que se encuentran en peligro.
- c) El capitán de un buque estará exento de la obligación impuesta por el párrafo a) de esta Regla cuando tenga conocimiento de que uno o varios buques distintos al suyo han sido requeridos y están atendiendo tal requerimiento.

/...

d) El capitán de un buque quedará exento de la obligación impuesta por el párrafo a) y, si su buque ha sido requerido, de la obligación impuesta por el párrafo b) de la presente Regla, si las personas en peligro, o el capitán de otro buque que haya acudido en socorro de las mismas, le informan de que su auxilio ya no es necesario.

e) Las disposiciones de la presente Regla se aplicarán sin perjuicio de la Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al auxilio y al salvamento en el mar, firmada en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, especialmente en lo que se refiere a la obligación de prestar auxilio, impuesta por el artículo 11 de dicha Convención.

/...

Trata de esclavos

Artículo 37

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En 1950 (A/1316), la Comisión pidió al relator especial que estudiara las reglas establecidas por los tratados en esta materia, a fin de derivar de ellas un principio general aplicable a todas las naves dedicadas a la trata de esclavos.

En su segundo informe (A/CN.4/42), el relator especial trató este asunto con bastante detalle. Presentó varios proyectos de artículos basados en los artículos del Acta General de la Conferencia Antiesclavista celebrada en Bruselas del 18 de noviembre de 1889 al 2 de julio de 1890 para lograr la supresión de la trata de esclavos^{1/}. El texto de estos proyectos de artículos figura a continuación. (Los números romanos entre paréntesis indican el número del artículo del Acta General de Bruselas en que se basa cada proyecto de artículo.)

Artículo 1 (XX). Todos los Estados están obligados a cooperar para la más eficaz represión de la trata de esclavos en la zona marítima en que existe todavía.

Artículo 2 (XXI). Esta zona se extiende, por una parte, entre las costas del Océano Indico (incluso las del Golfo Pérsico y del Mar Rojo), desde el Beluchistán hasta la punta de Tangalán (Quilimane) y, por la otra parte, una línea convencional que sigue primeramente el meridiano de Tangalán hasta el punto en que corta el grado 26 de latitud Sur, se confunde después con dicho paralelo, rodea la isla de Madagascar por el este manteniéndose a 20 millas de la costa oriental y septentrional, hasta su intersección con el meridiano del Cabo de Ambar. De este punto, el límite de la zona está determinado por una línea oblicua que vuelve a la costa de Beluchistán, pasando a 20 millas del Cabo Raz-el-Had.

^{1/} El 10 de septiembre de 1919, ciertas Potencias que habían suscrito el Acta General de Berlín del 26 de febrero de 1885 (tratado relativo al desarrollo

Llamada 1/, (continuación)

del comercio y de la civilización en ciertas regiones del Africa, cuyo capítulo II contenía una declaración relativa a la trata de esclavos) y el Acta General y la Declaración de Bruselas del 2 de julio de 1890, concertaron en Saint Germain-en-Laye la Convención sobre la Revisión del Acta General de Berlín del 26 de febrero de 1885 y del Acta General y Declaración de Bruselas del 2 de julio de 1890. En virtud del artículo 13 de dicha Convención se declararon nulas el Acta General de Berlín y el Acta General de Bruselas, en cuanto obligaban a las Potencias signatarias de la nueva Convención. Pero, en virtud del artículo 11 de ésta, las Potencias signatarias que ejercían derechos de soberanía o tenían autoridad en territorios africanos, se obligaron a continuar velando por la preservación de las poblaciones indígenas y a vigilar la mejora de su nivel de vida moral y material. Se comprometieron, en particular, a esforzarse por procurar la supresión completa de la esclavitud en todas sus formas y la trata de esclavos en tierra y mar. Asimismo, el artículo 3 del Convenio sobre la Esclavitud, firmado en Ginebra el 25 de septiembre de 1926, dispone lo siguiente:

"Las Altas Partes contratantes se comprometen a tomar todas las medidas útiles conducentes a prevenir y reprimir el embarque, desembarco y transporte de esclavos en sus aguas territoriales, así como, en general, a bordo de todos los barcos que enarboles sus pabellones respectivos.

"Las Altas Partes contratantes se comprometen a negociar, tan pronto como sea posible, un Convenio general relativo a la trata de esclavos, que les conceda derechos y les imponga obligaciones de la misma naturaleza que los previstos en el Convenio del 17 de junio de 1925 sobre el comercio internacional de armas (artículos 12, 20, 21, 22, 23, 24 y párrafos 3, 4 y 5 de la Sección II del Anexo II), con reserva de las adaptaciones necesarias, entendiéndose que este Convenio general no pondrá a los barcos (incluso los de pequeño tonelaje) de ninguna de las Altas Partes contratantes en una situación distinta a los de las demás Partes contratantes.

"Se entiende igualmente que, tanto antes como después de que entre en vigor dicho Convenio general y sin perjuicio de los principios estipulados en el apartado precedente, las Altas Partes contratantes conservarán plena libertad para concertar entre ellas los acuerdos particulares que, por razón de su situación especial, les parezcan convenientes para llegar lo más pronto posible a la desaparición total de la trata de esclavos."

Artículo 3 (XXIII). El derecho antes mencionado se limita a las naves de un tonelaje inferior a 500 toneladas.

Artículo 4 (XXV). Los Estados signatarios están obligados a tomar medidas eficaces para impedir la usurpación de su pabellón y para impedir el transporte de esclavos en los buques autorizados a enarbolar su pabellón.

Artículo 5 (XXVI). Los Estados signatarios deben adoptar las medidas necesarias para facilitar el rápido intercambio de informaciones que puedan conducir al descubrimiento de las personas que se dedican a operaciones de trata.

Artículo 6 (XXVIII). Todo esclavo que se refugie a bordo de un buque de guerra que navegue bajo el pabellón de uno de los Estados signatarios será emancipado inmediata y definitivamente, sin que dicho acto de emancipación pueda sustraerlo a la jurisdicción competente si es culpable de un delito de derecho común.

Artículo 7 (XXX). Los Estados signatarios deben ejercer una vigilancia rigurosa sobre las embarcaciones indígenas autorizadas a enarbolar su pabellón en la zona indicada en el artículo 2 y sobre las operaciones comerciales que efectúen dichas embarcaciones.

Artículo 8 (XLII). Cuando los oficiales al mando de buques de guerra de uno de los Estados signatarios tengan motivos para creer que una embarcación de tonelaje inferior a 500 toneladas avistada en la zona que antes se indica se dedica a la trata de esclavos o es culpable de una usurpación de pabellón, podrán proceder a la verificación de los documentos de a bordo.

El presente artículo no implica ningún cambio respecto al estado de cosas actual en lo que concierne a la jurisdicción en las aguas territoriales.

Artículo 9 (XLIII). A tal efecto, y previo aviso a voces, podrá despacharse a la nave sospechosa un bote al mando de un oficial uniformado del buque de guerra, quien deberá usar todos los miramientos debidos y comportarse correctamente.

Artículo 10 (XLIX). Si, una vez realizados los actos de inspección que se mencionan en los artículos anteriores, el oficial al mando del buque de guerra llega al convencimiento de que durante la travesía se ha cometido

/...

a bordo un acto de trata o de que existen pruebas irrefutables contra el capitán o el armador para acusarle de usurpación de pabellón, fraude o de participación en la trata, conducirá a la embarcación detenida al puerto más cercano de la zona, donde se encuentre una autoridad competente del Estado cuyo pabellón enarbole.

La embarcación sospechosa podrá ser entregada asimismo a un buque de guerra de su nación, si este consiente en hacerse cargo de la misma.

Artículo 11 (LIII). Si la investigación prueba que la embarcación fué detenida ilegalmente, habrá lugar a una indemnización proporcional al perjuicio sufrido por la embarcación desviada de su ruta.

El relator especial estimó que la trata de esclavos no debía considerarse como un acto de piratería. Aun cuando la Comisión Temporal de la Sociedad de las Naciones sobre la Esclavitud había opinado que la trata de esclavos debía calificarse como un acto de piratería^{1/}, el relator especial señaló que si la trata se considerase como tal, cualesquiera embarcaciones sospechosas del delito podrían ser detenidas por cualquier buque de guerra y conducidas a uno de los puertos del país de este último para que sus tribunales juzgasen el caso. Pero la internacionalización del delito de piratería se funda, por lo menos parcialmente, en la circunstancia de que los actos ocurren en alta mar y a menudo no hay relación alguna entre el pirata y un país determinado. En cambio, en el caso de la trata de esclavos, la trata tiene lugar entre dos países determinados. Como ambos países están obligados a colaborar en la represión de la trata, el relator especial no consideró apropiado adoptar el criterio de la internacionalización, que implica el derecho de conducir a la embarcación sospechosa a un cualquier puerto, para su enjuiciamiento por los tribunales locales.

El relator especial expresaba asimismo la opinión de que el derecho a reprimir la trata de esclavos no debía reconocerse en toda la extensión de la alta mar, sino sólo en una zona especialmente delimitada, como la prevista en el Acta General de Bruselas.

1/ A continuación se reproducen algunos pasajes del informe que la Comisión Temporal sobre la Esclavitud aprobó en su segundo período de sesiones, celebrado del 13 al 25 de julio de 1925 (documento de la Sociedad de las Naciones, A.19.1925 VI).

Llamada 1/ (continuación)

"42... con miras a hacer más eficaz la vigilancia del Mar Rojo y aguas vecinas, la Comisión considera conveniente que se envíe una invitación a los Gobiernos europeos interesados, así como al Gobierno del Egipto, con miras a celebrar un acuerdo en virtud del cual se autorice a los barcos encargados de dicha vigilancia a perseguir y capturar, incluso en las aguas territoriales situadas en las regiones especificadas, las embarcaciones sospechosas de dedicarse al transporte de esclavos...

47. En lo que respecta a las aguas que no sean del Mar Rojo y sus aguas vecinas, donde haya trata o se sospeche que exista, la Comisión consideró que convendría que las Potencias interesadas estudiaran la posibilidad de adoptar medidas análogas a las mencionadas en el párrafo 42.

48. Se ha sugerido asimismo que el transporte de esclavos por mar se considere un acto de piratería. La Comisión estima que esta sugerición podría ser señalada a la atención de las Potencias."

En el informe presentado a la Asamblea por la Sexta Comisión el 24 de septiembre de 1926 se señaló que el Gobierno británico apoyaba la sugerición de que el transporte de esclavos por mar fuese tratado en la Convención como un acto de piratería, y que la propia Sexta Comisión compartía esta opinión, desde un punto de vista moral. No obstante, debido a las dificultades que presentaba la aplicación jurídica de esta propuesta, no se había hecho intento alguno para incorporarla a la Convención. El informe de la Sexta Comisión proseguía de esta suerte:

"El Gobierno francés propuso que, en lugar de ello, se insertasen en la Convención, adaptándolas debidamente en forma de que fueran aplicables al caso de los esclavos, las disposiciones de la Convención sobre el Comercio de Armas, relativas a los derechos marítimos. Otras delegaciones estimaron, no obstante, que la introducción de un cambio tan considerable en la Convención no estaría en armonía con sus instrucciones. Por ello, la Comisión decidió limitarse al artículo de la Convención en que se hace referencia a ciertas disposiciones de la Convención relativa al comercio internacional de armas, se introduce una mayor flexibilidad en cuanto a las medidas definitivas que han de tomarse y se estipula la absoluta igualdad de los Estados signatarios. En particular, cabe señalar el tercer párrafo del artículo 3, que prevé la celebración de acuerdos especiales entre las Potencias signatarias. Estos acuerdos permitirán a las partes interesadas tomar disposiciones más rigurosas y concluir estipulaciones mejor adaptadas a las condiciones locales que lo que es posible en una Convención internacional de carácter general." (Documento de la Sociedad de las Naciones A.104.1926.VI. Véase el texto definitivo del artículo 3 de la Convención en la nota 1 al pie de la página...)

/...

Por último, el relator especial trataba del problema de si bastaba la facultad de proceder a una verificación de los documentos de a bordo, prevista en el artículo XLII del Acta General de Bruselas, disposición a cuyo tenor:

Cuando los oficiales al mando de buques de guerra de uno de los Estados signatarios tengan motivo para creer que una embarcación de tonelaje inferior a 500 toneladas avistada en la zona que antes se indica, se dedica a la trata de esclavos o es culpable de una usurpación de pabellón, podrán proceder a la verificación de los documentos de a bordo.

El presente artículo no implica ningún cambio respecto al estado de cosas actual, en lo que concierne a la jurisdicción en las aguas territoriales. Asimismo, el artículo XLV del Acta General de Bruselas dispone que:

La inspección del cargamento del buque o la visita y registro del mismo sólo podrán verificarse cuando se trate de buques que naveguen bajo el pabellón de alguna de las Potencias que han concertado o concierten en lo sucesivo los convenios particulares mencionados en el artículo XXII, y conforme a las prescripciones de dichos convenios.

Teniendo presentes éstas y otras disposiciones^{1/}, el relator especial estimaba que no parecía justificado autorizar un derecho de visita y registro fuera de los límites establecidos en dichas disposiciones.

La Comisión consideró que las propuestas del relator especial eran demasiado detalladas y se sugirió en su seno que se sometiera a la consideración del relator el texto siguiente (A/CN.4/SR.124, párrafo 74; véase también A/CN.4/51, pág. 11):

^{1/} Especialmente el párrafo 5 del Anexo II de la Convención relativa al control del comercio internacional de armas y municiones de guerra, del 17 de junio de 1925, que estipula que el capitán de cualquier buque de guerra podrá detener a la nave sospechosa "a fin de verificar la nacionalidad de la nave mediante el examen del documento que la autoriza a enarbolar el pabellón, pero no el de cualquier otro documento". Véase también el artículo 3 del Convenio sobre la Esclavitud de 25 de septiembre de 1926, cuyo texto aparece anteriormente en la nota 1 al pie de la página ...

Todos los Estados están obligados a cooperar a fin de asegurar lo más eficazmente posible la represión de la trata de esclavos en alta mar, particularmente en las regiones donde se practica todavía, tales como las costas del Océano Indico, inclusive el Golfo Pérsico y el Mar Rojo, y de Africa.

A este fin, los Estados signatarios se comprometen a tomar medidas eficaces para prevenir la usurpación de su bandera y para impedir el transporte de esclavos en barcos autorizados para enarbolar su bandera.

Con miras a facilitar la represión de la trata de esclavos en alta mar y de impedir el mal uso de la bandera de un Estado, se reconoce el derecho de reconocimiento en las mismas condiciones que para la persecución de la piratería.

Todo esclavo que se haya refugiado en un buque de guerra o en una nave mercante será puesto en libertad ipso facto.

Como el relator especial señalaba en su tercer informe (A/CN.4/51, pág. 10), el propósito de este texto era refundir, en un solo artículo, el derecho de reconocimiento y los deberes de los Estados en lo que concierne a la represión de la trata de esclavos. Pero el relator consideraba preferible hacer una distinción neta entre estas dos cuestiones. Por ello, propuso el texto siguiente, en lo que respectaba a la trata de esclavos (ibid., pág. 11).

1. Todos los Estados están obligados a cooperar a fin de asegurar lo más eficazmente posible la represión de la trata de esclavos en alta mar. Los Estados deben tomar medidas eficaces para impedir el transporte de esclavos en las naves autorizadas a enarbolar su pabellón y para prevenir la usurpación de su pabellón con este fin.

2. Todo esclavo que se refugie en un buque de guerra o en una nave mercante será puesto en libertad ipso facto.

En su sexto informe (A/CN.4/79), el relator especial modificó ligeramente este texto, redactándolo como sigue (artículo 22):

"Todos los Estados estarán obligados a cooperar a fin de asegurar lo más eficazmente posible la represión de la trata de esclavos en alta mar. Los Estados deben tomar medidas eficaces para impedir el transporte de esclavos en las naves autorizadas a enarbolar su bandera y para evitar que, con idéntico propósito, se usurpe su bandera. Todo esclavo que se refugie en un buque de guerra o en una nave mercante será puesto en libertad ipso facto."

En 1955 (A/2934) la Comisión aprobó el texto siguiente, consignado en el artículo 12:

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 evitar que con ese propósito se usurpe su bandera. Todo esclavo que se refugie en un buque de guerra o en un buque mercante quedará libre ipso facto.

El 4 de septiembre de 1956, la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas para la Convención Suplementaria sobre la Abolición de la Esclavitud, la Trata de Esclavos y las Instituciones y Prácticas Análogas a la Esclavitud, reunida en Ginebra, aprobó el texto de la Convención Suplementaria sobre la Abolición de la Esclavitud, la Trata de Esclavos y las Instituciones y Prácticas Análogas a la Esclavitud.

A continuación se transcriben los artículos 3 y 4 de dicha Convención (E/Conf.24/20):

- Artículo 3
1. El acto de transportar o de intentar transportar esclavos de un país a otro por cualquier medio de transporte, o la complicidad en dicho acto, constituirá delito en la legislación de los Estados Partes en la Convención, y las personas declaradas culpables de él serán castigadas con penas muy severas.
 2. a) Los Estados Partes dictarán todas las disposiciones necesarias para impedir que los buques y las aeronaves autorizados a enarbolar su pabellón transporten esclavos y para castigar a las personas culpables de dicho acto o de utilizar el pabellón nacional con ese propósito.
b) Los Estados Partes adoptarán todas las medidas necesarias para impedir que sus puertos, aeropuertos y costas sean utilizados para el transporte de esclavos.
 3. Los Estados Partes en la Convención procederán a un intercambio de información con objeto de conseguir una coordinación práctica de las medidas tomadas por ellos para combatir la trata de esclavos y se comunicarán mutuamente todo caso de trata de esclavos y toda tentativa de cometer dicho delito que llegue a su conocimiento.

Artículo 4 Todo esclavo que se refugie a bordo de cualquier buque de un Estado Parte en la Convención quedará libre ipso facto.

Piratería

Artículos 38 - 45

(Es conveniente examinar estos artículos conjuntamente)

Proyecto de 1956

Artículo 38: Todos los Estado 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 encuentran 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 apresarse 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 encuentran 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 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 capturas por causa de piratería.

Etapas en la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

Los artículos aprobados por la Comisión son substancialmente los mismos que los artículos 13 a 20 de su proyecto de 1955 (A/2934).

Como ha explicado la Comisión, para sus trabajos ha contado con la valiosa ayuda de los estudios efectuados por la Harvard Law School, que culminaron en un proyecto de convención de diez y nueve artículos, acompañados de comentarios, elaborado en 1932 bajo la dirección del profesor Joseph Bingham.

El texto de esos artículos, sin los comentarios, figura a continuación:

Artículo 1: Para los fines de la presente convención:

1. Se entiende por "jurisdicción" la jurisdicción de un Estado conforme al derecho internacional por contraposición al derecho interno.
2. Se entiende por "jurisdicción territorial" la jurisdicción de un Estado, conforme al derecho internacional, sobre su territorio, sus aguas territoriales y el espacio aéreo sobre su territorio y sus aguas territoriales. En esta expresión no está comprendida la jurisdicción de un Estado sobre los buques que se hallen fuera de su territorio.

3. Se entiende por "mar territorial" la parte del mar comprendida en las aguas territoriales de un Estado.

4. Se entiende por "alta mar" la parte del mar no comprendida en las aguas territoriales de ningún Estado.

5. Se entiende por "nave" todo barco o aeronave, cualquiera que sea su tamaño.

Artículo 2: Todo Estado tiene jurisdicción para prevenir la piratería y para aprehender y castigar a personas, e incautarse y disponer de bienes en caso de piratería. Esta jurisdicción está definida y limitada por la presente convención.

Artículo 3: Constituirán actos de piratería los enumerados a continuación, cometidos en un lugar que no se halle sometido a la jurisdicción territorial de ningún Estado:

1. Todo acto de violencia o depredación, perpetrado con el propósito de robar, violar, herir, esclavizar, aprisionar o matar a una persona, o con el de robar o destruir bienes, cometido con fines particulares y sin perseguir de buena fe la reivindicación de un derecho, siempre que el acto esté relacionado con un ataque en el mar o desde el mar, o en el aire o desde el aire. Si el acto está relacionado con un ataque comenzado a bordo de una nave será menester que esta nave o cualquier otra nave complicada sea una nave pirata o sin nacionalidad.

2. Todo acto de participación voluntaria en la utilización de una nave cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicha nave el carácter de nave pirata.

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

Artículo 4: 1. Se considerará pirata la nave destinada por las personas que tengan su mando efectivo a cometer cualquiera de los actos previstos en la primera frase del párrafo 1 del artículo 3, o a cometer cualquier acto similar dentro del territorio de un Estado mediante una incursión desde alta mar, siempre que en cualquiera de estos casos el propósito perseguido por las personas que tengan el mando efectivo de la nave no se limite claramente a cometer dichos actos contra naves o territorios sujetos a la jurisdicción del Estado a que pertenece la nave.

2. Una vez cometido cualquiera de los actos descritos en el párrafo 1 del artículo 3, o un acto similar en el territorio de un Estado mediante una incursión desde alta mar, la nave seguirá siendo pirata mientras continúe bajo el mando efectivo de las mismas personas.

Artículo 5: La nave podrá conservar su nacionalidad no obstante haberse convertido en nave pirata. La conservación o la pérdida de la nacionalidad se rigen por la ley del Estado del cual se haya derivado.

Artículo 6: Todo Estado puede apresar una nave pirata, o una nave capturada en un acto de piratería y que esté en poder de piratas, y aprehender a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo de dicha nave, en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción territorial de otro Estado.

Artículo 7: 1. Un Estado no podrá apresar ni perseguir a una nave pirata, o a una nave capturada en un acto de piratería y que esté en poder de piratas, en un lugar sometido a la jurisdicción territorial de otro Estado; no obstante, si la persecución de esa nave ha sido comenzada por un Estado dentro de su propia jurisdicción territorial o en un lugar no sometido a la jurisdicción territorial de otro Estado, podrá continuarse la persecución en el mar territorial del otro Estado o sobre ese mar y realizarse allí la captura, a menos que el otro Estado lo prohíba.

2. Si se efectúa la captura dentro de la jurisdicción territorial de otro Estado conforme a las disposiciones del párrafo 1 de este artículo, el Estado que la lleve a cabo deberá notificarlo sin tardanza al otro Estado y le ofrecerá la posesión de la nave y demás bienes de que se hubiera incautado, así como la custodia de las personas aprehendidas.

3. Si no se aceptara el ofrecimiento previsto en el párrafo 2 de este artículo, el Estado que haya efectuado la captura podrá proceder como si ésta hubiera tenido lugar en alta mar.

Artículo 8: Si se continúa la persecución o se efectúa la captura dentro de la jurisdicción territorial de otro Estado conforme a las disposiciones del párrafo 1 del artículo 7, el Estado que continúe la persecución o efectúe la captura será responsable ante el otro Estado de todos los daños causados por la nave que efectúe la persecución, salvo los daños causados a la nave pirata o a la nave que esté en poder de piratas o a las personas o bienes que se encuentren a bordo.

Artículo 9: Si con motivo de actos de piratería un Estado efectúa una captura en violación de la jurisdicción de otro Estado, el primero de dichos Estados, a requerimiento de este último, deberá entregar o dejar en libertad la nave, los bienes y las personas capturadas y hacer la reparación adecuada.

Artículo 10: Cuando un Estado aprese una nave fuera de su jurisdicción territorial por sospechar que la misma se dedica a la piratería y si dicha nave no es una nave pirata ni una nave capturada en un acto de piratería y en poder de piratas, ni tampoco está sujeta a captura por otras razones, ese Estado será responsable ante el Estado a que pertenezca la nave de cualesquiera daños causados por la captura.

Artículo 11: 1. En los lugares no sometidos a la jurisdicción territorial de ningún Estado, una nave extranjera podrá ser reconocida de cerca y, si existen sospechas razonables de que se trata de una nave pirata, o de una nave capturada en un acto de piratería y en poder de piratas, dicha nave podrá ser detenida e interrogada a fin de determinar su condición.

2. Si la nave no resulta ser una nave pirata ni una nave capturada en un acto de piratería y en poder de piratas, y no hay tampoco otras razones que justifiquen esa ingerencia, el Estado que la haya llevado a cabo será responsable ante el Estado a que pertenece el barco de todos los daños causados por dicha ingerencia.

Artículo 12: Sólo en nombre de un Estado y por las personas autorizadas a actuar en su nombre podrán efectuarse capturas en casos de piratería.

Artículo 13: 1. Un Estado podrá disponer, de conformidad con sus leyes, de las naves y otros bienes legítimamente capturados en casos de piratería.

2. Las leyes del Estado deberán ajustarse a los principios siguientes:

- a) Los intereses de personas inocentes no serán afectados por la posesión o uso de bienes por los piratas, ni por la captura motivada por dicha posesión o uso.
- b) Los que invoquen un interés en los bienes tendrán derecho a que se les brinde una oportunidad razonable de probar sus pretensiones.
- c) El que invoque tal interés y demuestre la validez de su pretensión tendrá derecho a recibir los bienes o una compensación por los mismos, previa deducción de una suma razonable por salvamento y gastos de administración.

Artículo 14: 1. El Estado que tenga bajo su legítima custodia a una persona de quien se sospecha que ha cometido actos de piratería, podrá enjuiciarla y sancionarla.

2. Con sujeción a las disposiciones de esta convención, será la ley del Estado que ejerce dicha jurisdicción la que defina el delito, señale el procedimiento y prescriba la pena.

3. No obstante, la ley del Estado deberá asegurar la protección de los extranjeros acusados conforme a las normas siguientes:

a) El acusado deberá ser enjuiciado con las debidas garantías ante un tribunal imparcial y dentro de un plazo razonable.

b) El acusado deberá ser tratado con humanidad mientras se halle detenido durante la substanciación de su causa.

c) No se le podrá imponer ninguna pena cruel o excepcional.

d) No se podrá discriminar en perjuicio de los nacionales de ningún Estado.

4. Todo Estado podrá interceder por vía diplomática para asegurar la protección de uno de sus nacionales acusado en otro Estado.

Artículo 15: Un Estado no podrá enjuiciar a un extranjero por un acto de piratería por el cual ha sido acusado y condenado o absuelto en una causa seguida en otro Estado.

Artículo 16: Las disposiciones de la presente convención no podrán interpretarse en menoscabo del derecho que corresponde a un Estado, en virtud del derecho internacional, de adoptar las medidas necesarias para proteger a sus nacionales, sus naves y su comercio contra ingerencias en la alta mar, o sobre ella cuando dichas medidas no se basen en la jurisdicción sobre actos de piratería.

Artículo 17: 1. Las disposiciones de la presente convención prevalecerán sobre cualesquiera disposiciones relativas a la piratería que se encuentren en los tratados vigentes entre las partes en esta convención y que sean incompatibles con la misma; no obstante, esas disposiciones incompatibles serán aplicables en la medida en que afecten únicamente los intereses inter se de las partes en esos tratados.

2. Las disposiciones de la presente convención no impedirán que una parte concluya un acuerdo sobre la piratería en el que figuren disposiciones incompatibles con esta convención cuando tales disposiciones sólo afecten los intereses inter se de las partes en dicho acuerdo.

Artículo 18: Las partes en la presente convención convienen en hacer uso de todos los medios eficaces a su alcance para prevenir la piratería, separada o conjuntamente.

Artículo 19: 1. Si surgiera entre las Altas Partes contratantes una controversia de cualquier índole acerca de la interpretación o aplicación de la presente convención, y dicha controversia no pudiera ser resuelta satisfactoriamente por la vía diplomática, se aplicarán las disposiciones de cualquier acuerdo vigente entre las partes en la controversia que contenga normas para la solución de las controversias internacionales.

2. Si no existiere un acuerdo de esta índole vigente entre las parte en la controversia, ésta será sometida a arbitraje o a decisión judicial. A falta de acuerdo sobre la elección de otro tribunal, la controversia será sometida, a solicitud de una cualquiera de las partes en ella, al Tribunal Permanente de Justicia Internacional si todas las partes en la controversia son partes en el Protocolo del 16 de diciembre de 1920 relativo al Estatuto de dicho tribunal; y si una de las partes en la controversia no fuera parte en el Protocolo del 16 de diciembre de 1920, la controversia será sometida a un tribunal arbitral constituido conforme a las disposiciones del Convenio para la Solución Pacífica de las Controversias Internacionales firmado en La Haya el 18 de octubre de 1907.

En 1926 el Subcomité del Comité de Expertos de la Sociedad de las Naciones para la codificación progresiva del derecho internacional (documentos de la Sociedad de las Naciones, C.196.M.70.1927, V, páginas 116-119) presentó el informe siguiente sobre la piratería:

/...

A. La piratería en derecho internacional

I. La piratería, según el derecho internacional, es el hecho de navegar por los mares por propia cuenta, es decir, sin autorización del Gobierno de ningún Estado y con el fin de cometer actos de depredación contra los bienes o actos de violencia contra las personas. El pirata ataca a los buques mercantes de todas las naciones, sin establecer otras distinciones que las que le permiten asegurar la impunidad de sus fechorías. Es un ladrón que recorre los mares para robar, saqueando a mano armada, robando o destrozando los bienes ajenos y cometiendo atentados de toda índole contra las personas.

La piratería tiene por campo de actividad el vasto dominio que se conoce con el nombre de alta mar. Constituye un delito contra la seguridad del comercio en la alta mar, único lugar en que puede ser cometido. Los mismos actos cometidos en aguas territoriales de un Estado escapan al derecho internacional y corresponden a la competencia del soberano local.

Como los piratas eligen por teatro de sus fechorías un lugar común a todos los hombres y atacan indistintamente a todas las naciones, sus actividades resultan perjudiciales para la comunidad internacional de todos los Estados. Se convierten así en enemigos del género humano y se colocan fuera del derecho de las gentes pacíficas.

Algunos autores opinan que el ánimo de lucro es necesariamente una de las características de la piratería. Pero el motivo de los actos de violencia podría no ser la perspectiva de lucro sino el odio o el deseo de venganza. A mi juicio es preferible no adoptar el criterio del ánimo de lucro porque es demasiado restrictivo y porque, además, está comprendido en la condición más amplia de "por cuenta propia". Es preferible, como principio general, contentarse con el carácter externo de los hechos sin entrar demasiado en la cuestión con frecuencia delicada de los móviles. Pero cuando los actos de que se trata han sido cometidos por motivos puramente políticos, es difícil considerarlos como actos de piratería con todas las consecuencias importantes que se derivan de la perpetración de ese delito. Esta norma no asegura ninguna impunidad absoluta por dichos actos políticos, ya que siguen sujetos a las normas ordinarias del derecho internacional.

Al cometer un acto de piratería, el pirata y su nave pierden ipso facto la protección del Estado cuya bandera hubieran tenido en caso contrario el derecho de enarbolar. Las personas comprometidas en esos delitos no pueden evidentemente haber sido autorizadas por ningún Estado civilizado para cometerlos. A este respecto debemos notar que para que se cometa el delito de piratería no es indispensable como condición previa que la nave utilizada no tenga el derecho a navegar bajo un pabellón reconocido.

No toda actividad emprendida con el fin de cometer robos en el mar ha de tener necesariamente carácter de piratería. Así el raquero, a diferencia del pirata, no está desprovisto de nacionalidad, a pesar de que representa indirectamente una amenaza para la seguridad de los mares. Del mismo modo, una simple pelea seguida por actos de violencia o actos de depredación entre pescadores en alta mar no debería considerarse como acto de piratería, ya que tales actos no constituyen una amenaza al comercio marítimo internacional para la protección de cuya seguridad todo Estado civilizado está hasta cierto punto interesado en intervenir en la medida en que sus medios se lo permitan.

Un barco puede tener evidentemente el carácter de pirata aún cuando no haya sido equipado con este fin o aunque haya comenzado su viaje sin intención criminal. Si en virtud de una revuelta a bordo los rebeldes se apoderan de la nave y se sirven luego de ella para cometer actos que reúnen las características de actos de piratería, el navío perderá ipso facto la protección original de su pabellón.

Por regla general sólo las naves privadas pueden cometer actos de piratería. Un buque de guerra o un buque público no podrán jamás ser tratados como piratas mientras conserven ese carácter. Si cometen actos de depredación o de violencia injustificados, el Estado cuya bandera enarbolan les exigirá la reparación y deberá imponer las penas apropiadas al comandante y a la dotación y pagar a las víctimas de esos actos los daños y perjuicios que correspondan. Si la dotación de un buque de guerra o de cualquier otro navío público se amotina y recorre los mares por su propia cuenta, la nave dejará de ser pública y los actos de violencia que pueda cometer se considerarán actos de piratería.

El caso parece más difícil cuando en el curso de una guerra civil las naves de guerra del Gobierno regular toman el partido de los rebeldes antes de que éstos hayan sido reconocidos como beligerantes; el Gobierno regular los tratará algunas veces como piratas, pero las terceras Potencias no deberán tomar ese partido mientras esos buques no cometan actos de violencia en barcos pertenecientes a esas mismas Potencias. Esas otras Potencias podrán, en cambio, considerarlos como piratas cuando esos buques cometan actos de violencia y depredaciones en buques pertenecientes a esas mismas Potencias, salvo que esos actos respondan únicamente a motivos políticos, en cuyo caso sería extremar el rigor tratarlos como enemigos declarados de la comunidad de Estados civilizados.

II. Antes de tomar alguna medida contra los piratas es necesario cerciorarse de que realmente lo son. El simple hecho de enarbolar un pabellón no prueba que se tenga derecho a llevarlo; y, análogamente, cuando se sospeche que se trata de un buque pirata habrá que recurrir a otros medios para establecer su nacionalidad.

La práctica y el derecho están conformes en reconocer los dos principios siguientes en esta materia:

- 1) Todo buque de guerra tiene derecho de detener y apresar en alta mar y a toda nave, sea cual sea el pabellón bajo el cual navegue, que haya cometido un acto indudable de piratería.
- 2) Si sólo existen sospechas, el buque de guerra estará autorizado a asegurarse de la verdadera condición de la nave de que se trate; pero este derecho deberá ejercerse con circunspección y reserva. La responsabilidad de la intervención recae sobre el comandante. Si después de examinar el buque sospechoso se demuestra que las sospechas no estaban fundadas, el capitán del navío examinado tendrá derecho a reparación o indemnización, según los casos.

Si, por el contrario, se confirman las sospechas de piratería, el comandante del buque de guerra podrá proceder por sí mismo a juzgar a los piratas (a menos que la detención haya tenido lugar en aguas territoriales de una tercera Potencia) o los conducirá al puerto de un Estado para ser juzgados por un tribunal competente, en cuyo caso el destino de la nave y

de su tripulación se decidirán por la ley interna de este último país. Como los piratas atacan los intereses del comercio marítimo del mundo entero, pueden ser juzgados en cualquier país civilizado. El Estado que captura a la nave pirata y aprehende a su tripulación es el juez natural de la validez de la presa y de la culpabilidad de los individuos. A él hay que dar de preferencia el derecho de instruir el proceso y juzgar el caso, a menos que la legislación interna o un convenio internacional dispongan otra cosa o que se trate del caso previsto en el párrafo siguiente.

¿Podrá un buque de guerra perseguir y detener a una nave pirata en aguas territoriales de una Potencia extranjera sin violar con ello los derechos soberanos de ese Estado? En principio sólo el soberano del territorio tiene derecho a proteger los intereses de su país y los intereses internacionales en sus aguas territoriales; pero cuando se trata de actos que tienen por objeto la seguridad de las relaciones internacionales, parece razonable presumir el consentimiento tácito del Gobierno del territorio si éste último no estuviera en condiciones de llevar a cabo eficazmente la persecución. La solución contraria tendría el resultado de facilitar la fuga y la impunidad de los piratas cuando el Estado ribereño no pudiera tomar a tiempo las medidas necesarias para la persecución. Pero el derecho a juzgar el caso de piratería corresponderá al Estado a que pertenecen las aguas territoriales. Es el homenaje debido a su soberanía. El derecho a perseguir, atacar y capturar un buque pirata corresponde a las naves de guerra.

Las consecuencias de la captura y de la validez de la presa, el derecho de represa de los propietarios legítimos y la recompensa del apresador son cuestiones que se rigen por la ley del Estado al que corresponda la jurisdicción y que, por consiguiente, han sido resueltas en diversas formas por cada Estado en su legislación interna o en convenios particulares. Generalmente se estipulan las cuatro condiciones siguientes para el ejercicio del derecho de represa y de restitución de los bienes robados:

- 1) Que la reclamación del propietario sea hecha dentro del plazo de un año a partir de la sentencia de captura.
- 2) Que el reclamante justifique su derecho de propiedad ante los tribunales competentes.
- 3) Que estos mismos tribunales determinen los gastos de represa.
- 4) Que los gastos sean pagados por el propietario.

B. La piratería según los Tratados o las Leyes Particulares de los Estados

Además de la piratería del derecho de gentes, los Estados establecen algunas veces en tratados o en leyes particulares una piratería por analogía que no tiene ningún carácter de universalidad y que no debe confundirse con la verdadera piratería. Estas asimilaciones sólo pueden crear una piratería en cierto modo interna y sólo desde el punto de vista del país que la establece. Se trata de hechos indudablemente graves pero que no constituyen un peligro para la navegación y el comercio de todas las naciones indistintamente. El legislador está en lo justo al tratar severamente esos casos; pero su asimilación a la piratería sólo interesa al Estado cuya ley así lo dispone. Desde el punto de vista internacional estos hechos sólo corresponden a la competencia del país que los castiga. No pueden justificar la competencia internacional del país que realiza la captura, ni la captura misma por parte de Estados extranjeros, a menos que exista un convenio que disponga expresamente lo contrario.

Examinaremos ahora los hechos más destacados y los ejemplos más frecuentes de esta piratería por analogía. Conviene nombrar en primer término el corso.

1. El fin inmediato que persigue el corso, que es emplear la violencia con fines de lucro, le da cierta semejanza con la piratería.

Pero si el objetivo del corsario es apoderarse de la propiedad ajena, su acción sólo puede extenderse a la nación enemiga del país que le ha concedido su patente de corso. Esta circunstancia le da un carácter legal en cuanto se refiere a la nacionalidad; al mismo tiempo, crea una responsabilidad para la nación cuya bandera enarbola y excluye por consiguiente, toda idea de piratería. Además si una nave así armada

comete contra los derechos de las demás naciones un acto de violencia o una irregularidad que rebase las facultades de que ha sido investida, no podrá ser considerada pirata por esos hechos a menos que su intención sea evidentemente cometer un acto de piratería. En ese caso, el Estado que ha autorizado a la nave responderá ante los demás países de todos los actos ilegales que pueda cometer y tiene derecho a juzgar y castigar.

2. Se han asimilado también a los piratas los buques que, mientras su propio país conserva su neutralidad, son armados por un Estado extranjero beligerante y capturan naves pertenecientes a una Potencia que, aunque enemiga del Estado que les ha armado, está en paz con el país de la nave.

Tampoco hay en este caso piratería conforme al derecho internacional, sino conforme a la ley particular de uno o varios Estados.

Para algunos autores se trataría de buques desnacionalizados en virtud de los actos que cometen y que no están legítimamente amparados por ningún pabellón. Estos actos tendrían, pues, el carácter de verdaderos actos de piratería según el derecho internacional. Pero esta afirmación no es exacta: ese buque no está desnacionalizado y frente a terceras Potencias, está amparado por la patente que ha recibido. Frente a estas Potencias hay quien responda: el Estado que le ha armado y que pasa a ser así responsable de sus actos. Finalmente cabe observar que esa nave no ataca a todos los barcos mercantes sin distinción; se limita a capturar los buques de la Potencia con la cual está en guerra el Estado que le ha armado. Hace la guerra a una nación determinada, no es enemigo del género humano. No es posible decir entonces que se trata de un caso de piratería de derecho internacional; pero la ley particular de un Estado puede muy bien asimilar ese buque a los buques piratas.

3. También suelen ser asimilados a los piratas los marinos de la tripulación de un buque mercante que, amotinándose contra la autoridad de su capitán en el curso de la travesía, dan muerte a éste y a los demás oficiales, y se apoderan de la nave. También en este caso se trata únicamente de piratería conforme a la ley particular de tal o cual Estado.

4. Los gobiernos que luchan por dominar una insurrección tienen el derecho incontestable de declarar piratas, o a anunciar que los asimilarán a los piratas, a los rebeldes que recorran los mares para apoderarse de bienes

pertenecientes a súbditos o ciudadanos que han permanecido fieles al poder establecido. Las insurrecciones corresponden exclusivamente al derecho interno de cada Estado; los gobiernos están en absoluta libertad de amenazar a los rebeldes con asimilarlos a piratas, sea cual fuere la importancia de la insurrección.

Pero las Potencias extranjeras no están obligadas a aceptar esta calificación o esta asimilación.

C. Conclusiones

La confusión de opiniones en materia de piratería proviene de que no se establece una distinción neta entre la piratería propiamente dicha del derecho de gentes y la que corresponde a la esfera de las leyes y tratados particulares de algunos Estados. A nuestro juicio es preferible que la Comisión adopte una definición precisa de la piratería aplicable a todos los Estados en virtud del derecho internacional general. En consecuencia, tenemos el honor de someter a la Comisión el proyecto siguiente:

El Subcomité presentó entonces el siguiente "Proyecto de disposiciones para la represión de la piratería":

Artículo 1: La piratería tiene por campo de acción la alta mar y consiste en cometer por cuenta propia actos de depredación contra los bienes o actos de violencia contra las personas.

La piratería no presupone que los actos mencionados se cometan con fines de lucro, pero los actos cometidos con fines puramente políticos no se considerarán actos de piratería.

Artículo 2: La piratería no presupone que la nave no tenga derecho a enarbolar un pabellón reconocido, pero al cometer un acto de piratería el pirata pierde la protección del Estado cuyo pabellón enarbola el buque.

Artículo 3: Sólo las naves privadas pueden cometer actos de piratería. Si un buque de guerra cuya tripulación se hubiera amotinado, navega por cuenta propia y comete actos de los mencionados en el artículo 1, pierde por este hecho su carácter público.

Artículo 4: Si en el curso de una guerra civil los buques de guerra de los insurrectos, no reconocidos como beligerantes, fueran considerados como piratas por el gobierno regular, las terceras Potencias no estarán obligadas a tratarlos como tales.

Deberán considerarse como piratas los insurrectos que cometen actos de los mencionados en el artículo 1, a menos que sus actos obedezcan a motivos puramente políticos.

Artículo 5: Si la tripulación de un navío ha cometido un acto de piratería, todo buque de guerra tendrá derecho a detenerlo y capturarlo en alta mar.

A condición de someter el asunto al fallo de las autoridades competentes del Estado ribereño, la persecución comenzada en alta mar podrá continuarse incluso en las aguas territoriales de dicho Estado, salvo cuando este último esté en condiciones de continuar por sí mismo la persecución.

Artículo 6: Cuando existan sospechas de piratería, todo buque de guerra estará autorizado, bajo la responsabilidad de su comandante, a asegurarse de la verdadera condición de la nave sospechosa. Si el examen demuestra que las sospechas no estaban fundadas, el capitán de la nave de que se trate tendrá derecho a reparación o indemnización según los casos. Si, por el contrario, se confirmaran las sospechas de piratería, el comandante del buque de guerra podrá proceder a juzgar a los piratas, si la captura se ha efectuado en alta mar, o a entregar los acusados a las autoridades competentes.

Artículo 7: La jurisdicción en materia de piratería corresponde al Estado del buque que efectúa la captura, excepción hecha:

- a) de los casos de persecución mencionados en el párrafo 2 del artículo 5; y
- b) de los casos en que la legislación interna o un convenio internacional establezcan otra cosa.

Artículo 8: Las consecuencias de la captura, tales como la validez de la presa, el derecho de represa de los propietarios legítimos y la recompensa de los apresadores, se rigen por las leyes del Estado al cual corresponde la jurisdicción.

El texto del preámbulo y de los artículos 1 a 3 del Acuerdo de Nyon del 14 de septiembre de 1937, a que se refiere la Comisión en sus comentarios del artículo 39, dice lo siguiente:

"Considerando que con motivo del conflicto español han sido cometidos por submarinos reiterados ataques en el Mediterráneo contra buques mercantes no pertenecientes a ninguna de las partes en lucha en España;

Que esos actos constituyen violaciones de las normas de derecho internacional enunciadas en la Parte IV del Tratado de Londres del 22 de abril de 1930 respecto a la destrucción de los buques mercantes, que son contrarios a los principios más elementales de humanidad y que justamente deben ser calificados de actos de piratería; y

Que, sin reconocer en modo alguno a ninguna de las partes en lucha en España el derecho a ejercer los derechos de beligerantes o fiscalizar la navegación comercial en alta mar, aun observando las leyes de la guerra en el mar, y sin perjuicio del derecho de cualquier Potencia participante en el presente Acuerdo a tomar las medidas que estime apropiadas para proteger su navegación comercial contra cualquier ingerencia en alta mar, así como sin perjuicio de otras medidas colectivas que puedan convenirse ulteriormente, es necesario ante todo convenir medidas colectivas especiales contra los actos de piratería cometidos por submarinos."

Los signatarios, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, se han reunido en conferencia en Nyon del 9 al 14 de septiembre de 1937 y han convenido en las disposiciones siguientes que entrarán en vigor inmediatamente:

I. Las Potencias participantes darán instrucciones a sus fuerzas navales para que actúen conforme a los párrafos II y III que figuran a continuación con el fin de proteger a todos los barcos mercantes no pertenecientes a ninguna de las partes en lucha en España.

II. Todo submarino que ataque a uno de esos barcos en forma contraria a las normas de derecho internacional enunciadas en el Tratado Internacional de Limitación y Reducción de los Armamentos Navales firmado en Londres el 22 de abril de 1930 y confirmadas en el Protocolo firmado en Londres el 6 de noviembre de 1936, será contraatacado y, si es posible, destruído.

III. La disposición enunciada en el párrafo precedente se aplicará también a todo submarino que se encuentre en la vecindad de un punto en que un buque, no perteneciente a ninguna de las partes en lucha en España, haya sido atacado recientemente en violación de las reglas mencionadas en el párrafo precedente, si las circunstancias en que ese submarino ha sido encontrado autorizan a creer que es culpable del ataque.

Derecho de visita y registro

Artículo 46

Proyecto de 1956

1. Salvo cuando los actos de ingerencia se ejecuten en virtud de poderes concedidos por tratados, un buque de guerra que encuentra a 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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su segundo informe (A/CN.4/42, pág. 24), y bajo el título "El derecho de reconocimiento", el relator especial sugirió que se adoptara la disposición siguiente:

Salvo en los casos en que los actos de ingerencia se funden en poderes acordados por tratados, un buque de guerra que encuentre un buque mercante extranjero en el mar no tiene derecho a detenerlo ni a tomar ninguna otra medida con respecto al mismo, a menos que haya un motivo serio para pensar que dicho navío se entrega a actos de piratería. En caso de que las

sospechas resulten infundadas y el navío detenido no haya dado ningún motivo a sospecha en virtud de su propio comportamiento, deberá indemnizársele por el daño causado por la detención.

El párrafo 82 del informe de la Comisión sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones en 1951 (A/1858) dice como sigue:

La Comisión estudió el derecho de reconocimiento que tienen los buques de guerra con respecto a las naves mercantes extranjeras en alta mar. El relator especial lo había admitido únicamente en el caso de que un buque de guerra tenga un motivo serio para pensar que una nave mercante extranjera se dedica a la piratería, así como en el caso en que los actos de ingerencia se funden en poderes concedidos por tratados. Los tratados generales relativos a la trata de esclavos no permiten el derecho de reconocimiento sino en zonas especiales y con respecto a naves de tonelaje limitado. La Comisión estima que, con objeto de hacer desaparecer la trata de esclavos, el derecho de reconocimiento debe operar en las mismas condiciones que en relación con la piratería y que debe, en consecuencia, permitirse su ejercicio cualesquiera que sean las zonas y los tonelajes de los buques.

En su tercer informe (A/CN.4/51, pág. 12) el relator especial manifestó que sería preferible hacer distinción neta entre el derecho de reconocimiento y las obligaciones de los Estados en materia de la represión de la trata de esclavos (véase lo dicho a propósito del artículo 37). Pero, teniendo en cuenta la opinión de la Comisión en el sentido de que, con el objeto de contribuir a la supresión de la trata de esclavos, el derecho de reconocimiento debería admitirse por igual en los casos de trata de esclavos y en los casos de piratería, el relator propuso el texto siguiente:

Salvo en los casos en que los actos de ingerencia se funden en poderes conferidos por tratados, un buque de guerra que encuentre un buque mercante extranjero en el mar no tiene derecho a detenerlo ni a tomar ninguna otra medida con respecto al mismo, a menos que haya un motivo serio para sospechar que dicho navío se entrega a actos de piratería o a la trata de esclavos. En caso de que las sospechas resulten infundadas y el navío detenido, por su parte, no hubiera dado motivo de sospechas realizando actos injustificados, deberá indemnizarse al navío por el daño causado por la detención.

En su sexto informe (A/CN.4/79), el relator especial propuso una vez más el mismo texto, consignado ahora en el artículo 21, con sólo ligeros cambios de redacción.

En 1955 (A/2934) la Comisión adoptó, como artículo 21, un texto esencialmente idéntico al aprobado el año siguiente.

Derecho de persecución

Artículo 47

Proyecto de 1956

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 es ya definida en el artículo 66, la persecución no se podrá emprender más que por atentado de 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 oírla o verla.
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 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 los efectos de una investigación 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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han planteado

En su primer informe (A/CN.4/17, páginas 19 a 24), el relator especial se ocupó con bastante detenimiento de esta cuestión. Señaló que, aun cuando la doctrina del derecho de persecución estaba admitida generalmente, no se había llegado a un acuerdo respecto de ciertos problemas relativos al alcance de este derecho. Entre estos problemas figuraban los siguientes: i) ¿En qué momento debe reputarse comenzada la persecución? ii) ¿Debe encontrarse también en el mar territorial la nave de vigilancia que da la orden? iii) ¿Puede comenzar la persecución cuando el buque se encuentra ya en la zona contigua? y iv) ¿Puede iniciarse la persecución en caso de presencia virtual de una nave en las aguas territoriales (es decir, cuando una nave que se encuentra fuera de las aguas territoriales, hace ejecutar operaciones delictuosas a sus lanchas)?

El relator se refirió a ciertos intentos anteriores para codificar el derecho relativo a la persecución, a saber:

a) El artículo 8 del reglamento sobre la definición y régimen del mar territorial, aprobado por el Instituto de Derecho Internacional, en el curso de la reunión celebrada en París en 1894:

... El Estado ribereño tiene el derecho de continuar en alta mar la persecución comenzada en el mar territorial, y de detener y juzgar a la nave que haya cometido una infracción dentro de los límites de sus aguas.

En caso de captura en alta mar, se notificará este hecho cuanto antes al Estado cuya bandera enarbole la nave capturada. La persecución quedará interrumpida en cuanto la nave perseguida entre en

el mar territorial de su país o en el de una tercera Potencia. El derecho de persecución cesa en el momento en que la nave perseguida entra en un puerto de su país o de una tercera Potencia.

b) El artículo 29 del reglamento relativo a la condición jurídica de los barcos y sus tripulaciones en puertos extranjeros, aprobado por el Instituto de Derecho Internacional durante la reunión celebrada en La Haya en 1898:

... Las faltas cometidas a bordo de un buque mercante en el mar no serán de la jurisdicción de las autoridades del puerto de llegada; pero en caso de fuga de un buque para proteger a personas que se encuentren a bordo de las acciones que puedan ejercerse contra ellas en razón de actos cometidos en un puerto, el buque podrá ser perseguido en alta mar, según se dispone en el artículo 8, sección 2, de las reglas aprobadas por el Instituto respecto al régimen del mar territorial (es decir, la disposición citada arriba, bajo la letra a)).

c) El artículo 13 del proyecto de reglamento relativo al mar territorial en tiempo de paz, aprobado por el Instituto de Derecho Internacional en la reunión celebrada en Estocolmo en 1928:

La persecución comenzada por un Estado ribereño con motivo de una infracción de sus leyes y reglamentos en el mar territorial o en la zona contigua suplementaria mencionada en el artículo precedente puede continuarse en la alta mar, y el Estado costero tendrá la facultad de detener a la nave perseguida y de fallar en el asunto.

La persecución cesará en cuanto la nave entre en el mar territorial de su país o en el de una tercera Potencia.

En el caso de captura, fuera del mar territorial o de la zona contigua, se notificará de este hecho cuanto antes al Estado cuya bandera enarbole la nave capturada.

d) El artículo 12 del proyecto de Código de jurisdicción marítima en tiempo de paz, aprobado por la Asociación de Derecho Internacional, durante la reunión celebrada en Viena en 1926:

... Un Estado tiene el derecho de continuar en alta mar la persecución comenzada en sus aguas territoriales, detener y procesar a toda nave que hubiese cometido una infracción en sus aguas. Se deberá notificar

inmediatamente de la captura al Estado cuya bandera enarbole la nave capturada. La persecución no debe continuar en las aguas territoriales de otro Estado, ni puede reanudarse después de haber entrado el barco en el puerto de otro Estado.

- e) El artículo 10 del Proyecto No. 12 (Jurisdicción) para la Codificación del Derecho Internacional Americano, presentado en 1927 por el Instituto Americano de Derecho Internacional a la Junta Internacional de Jurisconsultos reunida en Río de Janeiro:

Los buques mercantes que infrinjan las disposiciones del presente convenio o las leyes y reglamentos dictados por una República americana relativos a su mar territorial, quedarán sujetos a la jurisdicción de dicha República.

Esta última tiene el derecho de continuar en la zona contigua al mar territorial, la persecución comenzada y de conducir el buque ante sus Tribunales.

- f) El artículo 11 del Informe de la Segunda Comisión de la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional, celebrada en La Haya en marzo y abril de 1930:

La persecución de una nave extranjera por infracciones a las leyes y reglamentos del Estado ribereño, comenzada cuando la nave extranjera se encuentra en las aguas interiores o en el mar territorial, puede continuarse fuera del mar territorial, a condición de que la persecución no se haya interrumpido. El derecho de persecución cesa en el momento en que la nave perseguida entra en el mar territorial de su propio país o de una tercera Potencia.

La persecución no puede considerarse como comenzada a menos que la nave perseguidora haya comprobado, mediante marcaciones, medición de ángulos o por otros medios que la nave perseguida o una de sus lanchas se encuentra dentro de los límites del mar territorial, y haya comenzado la persecución después de dar la señal de detenerse. La orden de detenerse debe darse a una distancia tal que pueda ser vista u oída desde la otra nave.

La captura de una nave en alta mar deberá notificarse cuanto antes al Estado cuyo pabellón enarbole la nave capturada.

En su segundo informe (A/CN.4/42, página 46) el relator especial propuso el texto siguiente:

La persecución de una nave extranjera por infracciones a la ley y reglamentos del Estado ribereño, comenzada cuando la nave extranjera se encuentra en sus aguas interiores, en el mar territorial, o en la zona contigua a las aguas territoriales donde el Estado ribereño ejerce la policía aduanera, puede continuarse fuera de estas aguas, a condición de que la persecución no se haya interrumpido.

La persecución no puede considerarse como comenzada a menos que la nave perseguidora haya comprobado, mediante marcaciones, medición de ángulos o por otros medios, que la nave perseguida o una de sus embarcaciones se encuentra dentro de los límites de las aguas señalados en el párrafo primero, y haya comenzado la persecución después de dar la orden de detenerse. La orden de detenerse debe darse a una distancia tal que pueda ser vista u oída desde la nave extranjera. No es necesario que en el momento en que la nave extranjera reciba la orden de detenerse se encuentre en las aguas indicadas en el primer párrafo.

El derecho de persecución cesa en el momento en que la nave perseguida entra en el mar territorial de su propio país o de una tercera Potencia. En caso necesario, la Comisión podría agregar:

Una nave detenida en la jurisdicción del Estado y escoltada hacia un puerto de este Estado a fin de ser puesta a disposición de las autoridades competentes, no obtendrá la libertad por el solo hecho de que en el curso de este viaje se atravesase una parte de la alta mar.

En su tercer período de sesiones, celebrado en 1951 (A/1858, párrafo 84, y A/CN.4/SR.125, párrafos 37 a 76), la Comisión aprobó esta propuesta en primera lectura. En particular, confirmó el parecer del relator, según el cual, si bien puede iniciarse la persecución de una nave que, encontrándose fuera del mar territorial, envía lanchas suyas a cometer actos delictuosos dentro de él, no puede iniciarse la persecución de una nave que encontrándose fuera del mar territorial hace cometer infracciones en ese mar por medio de lanchas que no sean las propias.

La Comisión resolvió asimismo que cuando una nave era detenida en el mar territorial y llevada a un puerto a efectos de investigación, no se podía exigir su libertad por el solo hecho de que la ruta desde el lugar de la captura hasta el puerto atravesara la alta mar.

En consecuencia, el relator especial presentó en su tercer informe (A/CN.4/51, página 16) la propuesta siguiente:

1. La persecución de una nave extranjera por infracciones a las leyes y reglamentos del Estado ribereño, comenzada cuando la nave extranjera se encuentra en las aguas interiores o en el mar territorial, puede continuarse fuera del mar territorial, a condición de que la persecución no se haya interrumpido. No es necesario que en el momento en que la nave extranjera que se encuentra en el mar territorial recibe la orden de detenerse la nave que dé la orden se encuentre también en el mar territorial.
2. En el caso de que la nave extranjera se encuentre en una zona contigua, la persecución solamente puede comenzar si han sido lesionados los intereses que se han querido proteger con el establecimiento de la zona contigua.
3. El derecho de persecución cesa en el momento en que la nave perseguida entra en el mar territorial de su propio país o de una tercera Potencia.
4. La persecución no puede considerarse como comenzada a menos que la nave perseguidora haya comprobado, mediante marcaciones, medición de ángulos, o por otros medios, que la nave perseguida o una de sus embarcaciones se encuentra dentro de los límites del mar territorial, y haya comenzado la persecución después de dar la señal de detenerse. La orden de detenerse debe darse a una distancia tal que pueda ser vista u oída desde la nave.
5. Una nave detenida en la jurisdicción del Estado y escoltada hacia un puerto de este Estado a fin de ser puesta a disposición de las autoridades competentes, no puede reclamar que se la ponga en libertad por el solo hecho de que en el curso de este viaje se atravesase una parte de la alta mar.

En su sexto informe (A/CN.4/79) el relator especial propuso el siguiente texto, consignado en el artículo 29:

1. La persecución de una nave extranjera por infracción a las leyes y reglamentos del Estado ribereño, comenzada cuando la nave extranjera se encuentra en las aguas interiores o en el mar territorial de dicho Estado,

podrá continuarse fuera del mar territorial a condición de que la persecución no se hubiere interrumpido. No será necesario que la nave que da la orden de detención a un barco extranjero que se encuentra navegando en el mar territorial se halle igualmente en dicho mar territorial en el momento de la recepción de dicha orden por el barco interesado. Si la nave extranjera se encontrare en una zona contigua al mar territorial, la persecución no podrá efectuarse sino en caso de violación de los intereses que la institución de dicha zona tuviese por objeto proteger.

2. El derecho de persecución cesará en el momento en que la nave perseguida entre en el mar territorial del país a que pertenece o en el de una tercera Potencia.

3. Se considerará que la persecución no comienza sino después que la nave perseguidora haya comprobado, mediante marcaciones, medición de ángulos o por otros medios, que la nave perseguida o una de sus embarcaciones se encuentra dentro de los límites del mar territorial. El comienzo de la persecución deberá ser indicado mediante la emisión de la señal de detenerse. La orden de detención deberá ser dada a una distancia que permita a la nave interesada oír o advertir la señal correspondiente.

4. Cuando una nave fuere detenida en la jurisdicción de un Estado y escoltada hacia un puerto de este Estado para el ejercicio de una acción relativa a ella ante las autoridades competentes, no se podrá reclamar la libertad de dicha nave por el solo hecho de que en el curso de este viaje se hubiese atravesado una parte de la alta mar.

En 1955 (A/2934), la Comisión aprobó el texto siguiente, consignado en el artículo 22:

1. La persecución de un buque extranjero por infracción de las leyes y reglamentos del Estado ribereño, comenzada cuando el buque extranjero se encuentre en las aguas interiores o en el mar territorial de dicho Estado, podrá continuar fuera del mar territorial a condición de que la persecución no se hubiere interrumpido. No será necesario que el buque que da 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 al mar territorial,

/...

la persecución no se podrá efectuar más que cuando se atente a los intereses que se trataba de proteger al establecer dicha zona.

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. Se considerará que la persecución no comienza sino después 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 en la zona contigua. El comienzo de la persecución se indicará emitiendo la señal de detenerse. La orden de detenerse deberá ser dada a una distancia que permita al buque interesado oír o ver la señal correspondiente.

4. Cuando el buque sea detenido en 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 reclamar la libertad de dicho buque por el solo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una parte de la alta mar, cuando las circunstancias hayan impuesto dicha travesía.

A diferencia del proyecto del relator especial, el texto aprobado por la Comisión contenía en su tercer párrafo una referencia a la zona contigua. De esta manera, se hizo que guardara más armonía con el párrafo 1.

Cabe advertir también que la persecución de una nave extranjera que se halle en la zona contigua puede emprenderse siempre que se atente contra "los derechos que la creación de dicha zona se proponía proteger". (Véanse los artículos 47 1) y 66 1) del proyecto de 1956.) La Comisión ha declarado en el párrafo 2 a) de su comentario al artículo 47 que, por lo menos a juicio de la mayoría de sus miembros, para que se justifique la persecución debe tratarse "siempre de infracciones cometidas ... 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".

En el proyecto de 1956 la Comisión ha agregado ciertas disposiciones relativas a la persecución efectuada por aeronaves.

Contaminación de la alta mar

Artículo 48

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su primer informe (A/CN.4/17, páginas 28 y 29) el relator especial se refirió a ciertas oportunidades anteriores en que se había reconocido que la contaminación de los mares por el petróleo desprendido de las naves presentaba graves inconvenientes. Así, por ejemplo, el 8 de junio de 1926, a invitación del Gobierno de los Estados Unidos, se reunió en Washington una conferencia preliminar de expertos (Foreign Relations of the United States, 1926, Tomo I, página 238) que elaboró un proyecto de convención, el cual, sin embargo, no tuvo una acogida favorable (Ibidem, página 245). En su 16.º período ordinario de sesiones, en 1934, la Asamblea de la Sociedad de las Naciones declaró que "la naturaleza de la cuestión relativa a la contaminación de las aguas del mar con los hidrocarburos, indica que debe ser objeto de una convención internacional" (Official Journal of the League of Nations, Suplemento Especial No. 137, página 15, No. 4).

El 10 de octubre de 1936, el Consejo de la Sociedad de las Naciones decidió convocar a una conferencia que se ocupase de este asunto (Minutes of the 84th Session of the Council of the League of Nations, página 1196). Pero la conferencia propuesta no llegó a reunirse. El relator especial manifestó que a su juicio había llegado el momento oportuno para un nuevo intento de redactar normas uniformes.

/...

En su sexto informe (A/CN.4/79, página 32) el relator especial señaló que, dentro de las Naciones Unidas, el problema de la contaminación del mar había sido estudiado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones y por el Consejo Económico y Social; asimismo, el Gobierno del Reino Unido había resuelto convocar en Londres una conferencia diplomática especial de las principales Potencias marítimas e invitar a las Naciones Unidas a que enviasen un representante. En esta Conferencia de Londres, se elaboró la Convención Internacional para la prevención de la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos; esta Convención, abierta a la firma el 12 de mayo de 1954, no ha entrado todavía en vigor.

En 1955 (A/2934) la Comisión aprobó el siguiente texto, consignado en el artículo 23:

Todos los Estados estarán obligados a dictar disposiciones para evitar la contaminación de las aguas por los hidrocarburos vertidos de los buques, teniendo en cuenta los acuerdos y convenios existentes en la materia.

En 1956, la Comisión, a la vez que puso de relieve las graves consecuencias del desprendimiento ilimitado de hidrocarburos de los buques, amplió el alcance de las disposiciones del artículo, a fin de incluir otras formas de contaminación, provocadas ya sea por filtraciones en las tuberías submarinas, ya sea por defectos de las instalaciones destinadas a la explotación del suelo y el subsuelo submarinos, o por la inmersión de desperdicios radiactivos.

SUBSECCION B: PESCA

Derecho de pesca: conservación de los recursos vivos de la alta mar

Artículos 49 - 59

(Es conveniente ocuparse conjuntamente de estos artículos)

Proyecto de 1956

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.

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, 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.

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, los miembros de la comisión arbitral, a petición de cualquier Estado parte en el litigio, serán nombrados 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, entre personas competentes, especialistas en las cuestiones jurídicas, administrativas o 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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su primer informe (A/CN.4/17, pág. 24) el relator especial llamó la atención sobre los problemas de la protección de las riquezas del mar y examinó brevemente algunas de las convenciones internacionales concertadas a tal fin.

El párrafo 193 del informe de la Comisión sobre la labor realizada en su segundo período de sesiones, celebrado en 1950 (A/1316), dice así:

/...

La Comisión pidió al relator especial que estudiara el problema de la protección a los recursos del mar en beneficio de toda la humanidad, mediante la generalización de las medidas consignadas en tratados bilaterales o multilaterales. Se convino en que podrían celebrarse consultas con otras organizaciones, especialmente con las organizaciones técnicas que se ocupan de la cuestión de la protección a los recursos del mar.

En su segundo informe (A/CN.4/42, págs. 38-40), el relator especial explicó que si bien la protección de las riquezas del mar constituía el objeto de gran número de convenciones bilaterales y multilaterales concertadas por los Estados interesados, esta manera de legislar presentaba el grave inconveniente de que un acuerdo concluido entre dos o más Estados interesados podía ser ineficaz en caso de que uno o varios otros Estados se negaran a cumplir sus disposiciones. Generalizar las medidas previstas en estas convenciones aplicándolas a Estados que no fueran parte en ellas y que se encontrarían entonces obligados por actos de terceros, no estaría de acuerdo con los principios generales de derecho. Por otra parte, esta materia no se prestaba a una codificación general y uniforme, dada la diversidad de circunstancias en las cuales debía darse la protección en las diferentes partes del mundo y dada la variedad de especies que debían ser objeto de dicha protección.

El relator especial estimó que el Estado ribereño tenía derecho en principio a dictar reglas para la protección de las riquezas del mar adyacente; y que para ser eficaces, estas reglas debían ser aplicables en una zona del mar más extensa que la de las aguas territoriales. Pero al dictar tal legislación había la tendencia a no ofrecer las garantías suficientes a otros Estados interesados en las mismas aguas y a establecer discriminaciones en favor del Estado ribereño.

A la vista de este problema, el relator especial presentó la siguiente propuesta:

Todo Estado ribereño tiene el derecho de establecer, en una zona de 200 millas marinas contigua a sus aguas territoriales, las prohibiciones que requiere la protección de las riquezas del mar, para evitar que se extingan y para prevenir la contaminación de las aguas por hidrocarburos.

El Estado ribereño se esforzará en promulgar estas reglas de común acuerdo con los otros países interesados en pesquerías en los parajes

respectivos. La reglamentación no debe establecer distinción alguna entre los nacionales y las naves de diferentes Estados, incluso el Estado ribereño; debe respetar al régimen de alta mar en todos los aspectos que no sean los de la protección de las riquezas del mar y de la represión de la contaminación de las aguas.

Si un Estado se considera perjudicado injustamente en sus intereses por una prohibición como la prevista en el inciso primero, y si los dos Estados no pueden llegar a un acuerdo a este respecto, la controversia será sometida a la Corte Internacional de Justicia.

El relator explicó que la zona que él había previsto era distinta de la zona contigua (véase artículo 66) aplicada - como en efecto la aplicaban algunos Estados - a los efectos de los derechos de pesca. "El establecimiento de una zona contigua para las pesquerías", dijo, "tiene por objeto reconocer al Estado ribereño de dicha zona derechos exclusivos relativos a la pesca, mientras que la zona prevista en esta propuesta tiene por fin la protección de las riquezas del mar, excluyéndose todo trato preferencial a favor del Estado ribereño en materia de pesca. A fin de evitar abusos sería necesario subordinar el reconocimiento del derecho a establecer tales zonas de protección a la aceptación de la jurisdicción de la Corte Internacional de Justicia en esta materia".

En el mismo informe el relator especial se mostró también favorable a que las pesquerías fijas fueran objeto de una reglamentación independiente de la relativa a las riquezas del mar en general.

En 1951, la Comisión aprobó los dos artículos siguientes como artículo 1 y artículo 2 de la Parte II (Temas relacionados con la plataforma continental) de sus proyectos de artículos sobre la plataforma continental y otros temas relacionados con ella (A/1858). Ambos artículos fueron agrupados bajo el título único de "riquezas del mar".

Artículo 1: Los Estados cuyos nacionales se dediquen a la pesca en una zona cualquiera de alta mar podrán reglamentar y fiscalizar la pesca en esa zona con objeto de proteger sus recursos contra la exterminación. Si son nacionales de varios Estados los que se dedican a la pesca en una zona, esas medidas deberán ser tomadas de concierto por esos Estados; si únicamente se dedican a la pesca en una zona determinada los nacionales de un Estado, ese Estado puede tomar tales medidas en esa zona. Si una parte cualquiera de una

zona se encuentra a menos de 100 millas de las aguas territoriales de un Estado ribereño, ese Estado tendrá derecho a participar, en condiciones de igualdad, en todo sistema de reglamentación, incluso aunque sus nacionales no realicen actividades pesqueras en esa zona. Sin embargo, en ninguna circunstancia podrá cerrarse ninguna zona a los nacionales de otros Estados que quieran dedicarse a la pesca.

Artículo 2: Debe atribuírse a un organismo internacional permanente competencia para efectuar investigaciones continuas sobre las pesquerías del mundo y los métodos empleados para su explotación. Tal organismo debe tener también poder para dictar reglamentos que establezcan medidas de protección que hayan de aplicar los Estados cuyos nacionales se dediquen a la pesca en cualquier zona determinada, cuando los Estados interesados no puedan ponerse de acuerdo.

La Comisión agregó también el siguiente comentario:

1. La cuestión de la conservación de las riquezas del mar aparece ligada a las pretensiones sobre la plataforma continental formuladas en años recientes por algunos Estados, pero las dos cuestiones parecen ser claramente distintas y por esta razón la Comisión se ha ocupado de ellas por separado.
2. La protección de la fauna marina contra la exterminación es necesaria para proteger las reservas alimenticias del mundo. Por lo tanto, los Estados cuyos nacionales pesquen en una zona determinada tienen una obligación especial y deben ponerse de acuerdo en cuanto a los reglamentos que hayan de aplicarse en tal zona. Si en una zona se dedican a la pesca únicamente nacionales de un Estado, tal obligación incumbe a ese Estado. Sin embargo, el ejercicio del derecho de establecer medidas protectoras no debe excluir de la participación en la pesca en ninguna zona a nuevos elementos. Si una zona pesquera está tan próxima a una costa que los reglamentos o la inexistencia de reglamentos pueden afectar a la pesca en las aguas territoriales de un Estado ribereño, ese Estado debe tener derecho, aunque sus nacionales no pesquen en la zona, a participar en la preparación de los reglamentos que hayan de aplicarse.
3. Este sistema podría resultar ineficaz si los Estados interesados no pueden llegar a ponerse de acuerdo. El mejor medio de resolver esa dificultad sería la institución de un organismo permanente que fuese competente

para presentar, en caso de desacuerdo, reglas que los Estados se encontrasen obligados a aplicar a la pesca practicada por sus nacionales en esos parajes. Esa cuestión parece corresponder a la competencia general de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.

4. La contaminación de las aguas de alta mar plantea problemas especiales, no sólo con respecto a la conservación de las riquezas del mar, sino también en lo relativo a la protección de otros intereses. La Comisión observó que el Consejo Económico y Social ha tomado una iniciativa en esta materia (resolución 298 C (XI), del 12 de julio de 1950).

5. La Comisión discutió una propuesta encaminada a que, mientras no se cree el organismo a que se hace referencia en el párrafo 3, un Estado ribereño tenga poder para dictar reglamentos que establezcan medidas encaminadas a esa protección en una zona contigua a sus aguas territoriales. Tales reglamentos deberían redactarse, en la medida de lo posible, de común acuerdo con los demás Estados a los cuales interesen las pesquerías de la zona de que se trate y no deberían hacer ninguna distinción entre los nacionales de los diferentes Estados, inclusive el Estado ribereño. Las controversias a que pudiera dar lugar la aplicación de los reglamentos deberían ser sometidas a arbitraje. Se sugirió que se fijase en 200 millas marítimas la anchura de esa zona. Como hubo empate en cuanto a la oportunidad de esa propuesta, la Comisión decidió mencionarla en su informe, aunque sin hacerla suya.

En 1953 (A/2456), la Comisión aprobó los tres artículos siguientes sobre la materia:

Artículo 1: Un Estado cuyos nacionales se dediquen a la pesca en una zona cualquiera de alta mar donde no pesquen los nacionales de otros Estados, podrá reglamentar y fiscalizar la pesca en esa zona con objeto de proteger las pesquerías contra el desperdicio o la exterminación. Si nacionales de dos o más Estados se dedican a la pesca en una zona de alta mar, esos Estados decidirán de común acuerdo las disposiciones que convenga tomar. Si ulteriormente a la adopción de tales disposiciones, se dedicaren a la pesca en la misma zona nacionales de otros Estados y estos Estados no aceptaren las disposiciones adoptadas, la cuestión se someterá al órgano internacional previsto en el artículo 3 si lo solicita una de las partes interesadas.

Artículo 2: En toda zona situada a menos de 100 millas del mar territorial, el Estado o los Estados ribereños tendrán derecho a participar en condiciones de igualdad en todo sistema de reglamentación, aunque sus nacionales no se dediquen a la pesca en esa zona.

Artículo 3: Los Estados estarán obligados a aceptar, con carácter obligatorio para sus nacionales, todo sistema de reglamentación de pesquerías en cualquier zona de alta mar que un organismo internacional que se creará dentro de la estructura de las Naciones Unidas, declare esencial a los efectos de la protección de los recursos pesqueros de esa zona contra el desperdicio o la exterminación. Dicho organismo internacional actuará por petición de cualquiera de los Estados interesados.

La Comisión explicó que se ajustaba esencialmente a sus propuestas anteriores. Reconoció que éstas representaban un elemento del "desarrollo progresivo" del derecho internacional y de su codificación. Así, el derecho internacional vigente disponía, en general, lo siguiente:

- i) Los reglamentos dictados por un Estado para la conservación de las pesquerías en determinada zona de alta mar, fuera de sus aguas territoriales, sólo son obligatorios para los nacionales de tal Estado;
- ii) Si dos o más Estados se ponen de acuerdo en el reglamento aplicable a una zona determinada, dicho reglamento únicamente es obligatorio para los nacionales de esos Estados;
- iii) En los tratados concertados por varios Estados para reglamentar conjuntamente las pesquerías con objeto de protegerlas contra el desperdicio y la exterminación, no se ha conferido, por regla general, a la autoridad establecida con tal fin más que la facultad de hacer recomendaciones, pero no la de dictar reglamentos obligatorios para las partes contratantes y sus nacionales.

La Comisión expresó la opinión de que el derecho vigente sobre el particular deja que desear en los siguientes aspectos:

- i) No protege adecuadamente a la fauna marina contra la exterminación;

/...

- ii) El Estado ribereño o los otros Estados directamente interesados no están suficientemente protegidos contra la explotación abusiva y destructora de los recursos de la pesca por nacionales de otros países. Esto induce a los distintos Estados, especialmente los Estados ribereños, a tomar medidas unilaterales - y probablemente ilegales - que tienen por objeto, o por resultado, la total exclusión de los nacionales de otros países.

La Comisión explicó también que, en vista del artículo 3, era inútil llevar adelante la propuesta, presentada en su tercer período de sesiones, para dar al propio Estado ribereño la facultad de dictar reglamentos no discriminatorios pero sí obligatorios para los nacionales de otros países en las zonas contiguas a su costa.

Como ya ha explicado la Comisión, la labor de la Conferencia Técnica Internacional para la Conservación de los Recursos Vivos del Mar, que se celebró en Roma del 18 de abril al 10 de mayo de 1955 (A/CONF.10/6), influyó considerablemente en los artículos 50 a 59 del proyecto de 1956.

Ofrecen particular interés los párrafos siguientes del informe de la Conferencia de Roma:

16. La conservación es esencial para desarrollar de una manera racional la explotación de los recursos vivos de los mares. Por consiguiente, cuando las pruebas científicas demuestran que las actividades pesqueras influyen desfavorablemente en la magnitud y composición de los recursos, o es probable que tengan tales efectos, deben aplicarse medidas de conservación.

17. 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. Al mismo tiempo, siempre que sea posible, deben adoptarse medidas con una base científica para mejorar tales recursos.

18. 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. Al preparar los programas de conservación, debe tenerse en cuenta el interés especial del Estado cuyas costas bañan en mantener la productividad de los recursos de alta mar cercanos a ellas^{1/}.

^{1/} En la 19a. sesión plenaria, celebrada el 5 de mayo, la Conferencia decidió, por 18 votos a favor, 17 en contra y 8 abstenciones, incluir esta frase en el informe: véase A/CONF.10/SR.19.

.....

74. La Conferencia observa con satisfacción las medidas de conservación ya adoptadas en el plano nacional e internacional en determinadas regiones para ciertas especies. La Colaboración internacional en los estudios (incluida la investigación estadística) y la reglamentación para conservar los recursos vivos de alta mar es esencial. La Conferencia opina que se deben concertar nuevas convenciones para tales fines, allí donde sean necesarias.

75. El régimen actual de reglamentación internacional de las pesquerías (medidas de conservación) se suele basar en la distribución geográfica y biológica de las poblaciones marinas a que se refieren los diversos acuerdos. Desde el punto de vista científico y técnico, ésta parece ser, en general, la mejor manera de abordar tales problemas. Este régimen descansa en las convenciones firmadas por las naciones interesadas.

76. En vista del deseo de colaborar en las investigaciones, expresado durante esta Conferencia por todas las naciones participantes, y de la orientación que proporcionan las convenciones vigentes, parece ser que existen buenas perspectivas para adoptar nuevas medidas de conservación donde y cuando sean necesarias. Teniendo en cuenta estas consideraciones y los principios enumerados en la Sección V, "Principios de las organizaciones internacionales de conservación", la Conferencia estima que para formular las convenciones deben tomarse como guía los siguientes principios:

- a) Una convención debe referirse a:
 - i) Una o más reservas de animales marinos que se pueden identificar y reglamentar por separado; o
 - ii) Una zona definida, cuando (teniendo en cuenta los factores científicos y técnicos) la mezcla de reservas o cualquier otro motivo no permiten investigar y reglamentar reservas determinadas según se definen en i);
- b) Todos los Estados que explotan el recurso y los Estados ribereños adyacentes deben tener oportunidad de adherirse a la convención y de participar en los estudios y debates sobre las medidas reguladoras;
- c) Las reglamentaciones sobre conservación aplicadas en virtud de una convención deben basarse en estudios e investigaciones científicas;

- d) En la medida de lo posible, todos los Estados signatarios deben participar directamente o ayudando al personal investigador común en los estudios e investigaciones científicos realizados para conseguir los fines que persigue la convención;
- e) Todas las convenciones deben incluir cláusulas precisas sobre los derechos y deberes de las naciones miembros y sobre los procedimientos de aplicación;
- f) Las convenciones especificarán con toda claridad la clase o tipos de medidas que pueden utilizarse para lograr los objetivos que se persiguen;
- g) Las convenciones deben contener las disposiciones necesarias para que puedan aplicarse con eficacia.

77. En estos principios orientadores no existe nada que pretenda limitar la posibilidad de que los Estados concierten entre sí los acuerdos que deseen sobre otras cuestiones de pesquerías, ni restringir la autoridad o las obligaciones de un Estado para reglamentar sus pesquerías de alta mar en lo que se refiere a sus nacionales únicamente.

78. La Conferencia cree que las convenciones y las medidas reguladoras adoptadas en virtud de ellas, deben establecerse por acuerdo entre todos los países interesados. No obstante, la Conferencia señala los problemas que planteen los desacuerdos entre los Estados sobre cuestiones científicas y técnicas relativas a la conservación de las pesquerías. Tales desacuerdos pueden surgir acerca de:

- a) La necesidad de adoptar medidas de conservación o la naturaleza de las medidas que deben aplicarse; y
- b) La necesidad de impedir que las medidas reguladoras ya adoptadas por un Estado o mediante acuerdo entre determinados Estados, queden anuladas por la negativa de otros Estados, incluidos los nuevos participantes en la pesquería afectada, a acatar tales disposiciones.

79. Para estos problemas podría encontrarse una solución mediante:

- a) El acuerdo entre los Estados de someter tales diferencias al dictamen de expertos debidamente calificados e imparciales, elegidos para cada caso concreto por las partes interesadas, con la subsiguiente remisión del dictamen a esas partes para que lo aprueben si ello fuera necesario; y

/...

b) La decisión, por acuerdo entre todos los Estados que explotan una reserva de peces, de aceptar la obligación de colaborar con los demás Estados interesados en programas adecuados de conservación, investigación y reglamentación.

80. La Conferencia reconoce que se plantea un problema cuando otro Estado inicia la explotación intensiva de pesquerías de alta mar contiguas a pesquerías costeras muy aprovechadas, que afecta considerablemente la abundancia de peces en las pesquerías costeras. El problema de la conservación se atiende bien cuando la totalidad de la zona se incluye en un programa de conservación que abarque a los Estados interesados y establezca una reglamentación adecuada para mantener el rendimiento máximo sostenible. Sin embargo, cuando no existe tal programa puede pescarse en exceso antes de que se logre concertar acuerdos y promulgar reglamentaciones adecuadas. Los representantes que asistieron a la Conferencia se dividieron en dos grupos casi iguales al opinar sobre la obligación del Estado ribereño en las circunstancias mencionadas de establecer un programa de conservación de las pesquerías referidas, mientras se negocian los acuerdos pertinentes. Este problema debe estudiarse de nuevo.

Después de clausurarse la Conferencia de Roma, el Sr. García Amador, que era a la sazón Vicepresidente de la Comisión y había representado al Gobierno de Cuba y actuado como Presidente Adjunto de la Conferencia, presentó a la Comisión una serie de proyectos de artículos, precedidos de un preámbulo, para substituir a los artículos aprobados por la Comisión en 1953. Estos proyectos de artículos, con las enmiendas de la Comisión, se reproducen como anexo del Capítulo II del informe de la Comisión sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones, celebrado del 2 de mayo al 8 de julio de 1955 (A/2934). Eran también idénticos a los artículos 25 a 33 de los artículos provisionales relativos al régimen de alta mar que figuran en el Capítulo II del mismo informe. El preámbulo y los artículos dicen así:

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:

Artículo 1: El Estado cuyos nacionales se dediquen a la pesca en una zona cualquiera de la alta mar donde no pesquen los nacionales de otros Estados, podrá reglamentar y fiscalizar la pesca en esa zona con objeto de conservar los recursos vivos del mar.

Artículo 2:

1. Si los nacionales de dos o más Estados se dedican a la pesca en una zona 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 los recursos vivos del mar.

2. Si los Estados interesados no pudiesen llegar a un acuerdo dentro de un plazo razonable, cualquiera de las partes podrá acudir al procedimiento previsto en el artículo 7.

Artículo 3:

1. Si, una vez adoptadas las medidas a que se refieren los artículos 1 y 2, los nacionales de otros Estados desean dedicarse a la pesca en la misma zona, dichas medidas les serán aplicables.

2. Si los Estados cuyos nacionales se dedican a la pesca no aceptan dichas medidas, y si no puede llegarse a un acuerdo dentro de un plazo razonable, cualquiera de las partes interesadas podrá promover el procedimiento previsto en el artículo 7; sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 8, las medidas adoptadas continuarán en vigor hasta que se dicte la decisión arbitral.

Artículo 4:

1. 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.

2. Si los Estados interesados no pudieran llegar a un acuerdo dentro de un plazo razonable, cada una de las partes podrá promover el procedimiento previsto en el artículo 7.

Artículo 5:

1. 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 hubieran dado lugar a un acuerdo dentro de un plazo razonable.

2. Las medidas que adopte el Estado ribereño en virtud del párrafo primero de este artículo, para que surtan efecto respecto de otros Estados, deberán reunir las condiciones siguientes:

- a) Que existan pruebas científicas suficientes que demuestren la necesidad imperiosa y 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 7. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 8, las medidas adoptadas continuarán en vigor hasta que se dicte la decisión arbitral.

Artículo 6:

1. Cualquier Estado, aunque sus nacionales no se dediquen a la pesca en una región de la alta mar no contigua a sus costas, si tiene un interés especial en la conservación de los recursos vivos de dicha región, 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 7.

Artículo 7:

1. Las diferencias entre Estados a que se refieren los artículos 2, 3, 4, 5 y 6, serán resueltas mediante arbitraje, a petición de cualquiera de las partes, salvo que éstas convengan en resolverlas mediante otro procedimiento pacífico.

2. El arbitraje se confiará a una comisión arbitral cuyos componentes serán nombrados por las partes de mutuo acuerdo. Si tres meses después de la fecha en que se haya formulado la petición inicial no se hubiera llegado a un acuerdo, la comisión será nombrada, a petición de cualquiera de las partes por el Secretario General de las Naciones Unidas, en consulta con el Director General de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. En este caso, la comisión se compondrá de cuatro o de seis expertos en materia de conservación de los recursos vivos del mar y de un especialista en derecho internacional; el Secretario General procederá igualmente a designar la persona que haya de cubrir cualquier vacante que se produzca después. La comisión fijará el procedimiento a seguir y determinará cómo se distribuirán las costas y los gastos entre las partes.

3. La comisión deberá constituirse, en todo caso, en el plazo de cinco meses a partir de la fecha en que se haya formulado la petición inicial, y deberá fallar dentro de los tres meses siguientes, a menos que decida prorrogar este plazo.

Artículo 8:

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 5. En los demás casos aplicará esos criterios teniendo en cuenta las circunstancias particulares de cada caso.

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

Artículo 9: Las decisiones de la comisión obligarán a los Estados interesados. Si las decisiones fueran acompañadas de recomendaciones, éstas serán objeto de la mayor atención.

Como ya ha explicado la Comisión, estos artículos fueron aprobados, con algunas modificaciones, como artículos 51 a 59 del proyecto de 1956. El artículo 49 de este último proyecto (que corresponde al artículo 24 del proyecto de 1955) se limita a confirmar el principio del derecho de pesca en alta mar, con sujeción a las excepciones contenidas en los tratados o en otros artículos del presente proyecto. El artículo 50 del proyecto de 1956 define la expresión "conservación de los recursos vivos de la alta mar" que se presenta varias veces en los artículos siguientes, así como en los comentarios a los mismos. La definición ha sido tomada del párrafo 18 del Informe de la Conferencia de Roma (véase supra).

Pesquerías explotadas mediante dispositivos
fijados en el lecho del mar

Artículo 60

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su primer informe (A/CN.4/17, páginas 32 y 33), el relator especial señalaba que "las pesquerías pueden ser calificadas como fijas, ya sea en razón de las especies a que se dedican, es decir, de las especies fijadas en el suelo o en los accidentes del relieve marino, o bien en razón de los aparatos que utilizan, por ejemplo, estacas clavadas en el fondo del mar". Estimó que el problema podría tratarse en relación con el de la plataforma continental.

En 1950 la Comisión "pidió al relator especial que estudiara los reglamentos vigentes sobre pesquerías fijas y que informara sobre sus conclusiones en el próximo período de sesiones" (A/1316, párrafo 197).

En su segundo informe (A/CN.4/42, páginas 55 a 69), el relator especial señaló algunas pesquerías fijas que, si bien estaban próximas a la costa, se encontraban fuera de las aguas territoriales. Hizo notar que estas pesquerías se podrían reglamentar: i) independientemente, ii) como parte del régimen de la plataforma continental, o iii) como parte del régimen de las riquezas de la alta mar. Si se aplicase el régimen de la plataforma continental a dichas pesquerías, el Estado ribereño tendría derecho a reglamentarlas unilateralmente y a constituir una reserva sobre ellas para sus nacionales. Si se aplicara el régimen de las riquezas de la alta mar tal como se proponía en el informe, el Estado ribereño, aunque facultado para reglamentar las pesquerías unilateralmente, no tendría derecho a constituir las en reservas para sus nacionales.

La conclusión a que llegó el relator especial, fundada en un estudio de la práctica seguida por los Estados, fué la siguiente:

Se infiere de lo precedente que hasta ahora los Estados ribereños consideran que los bancos en donde se practican pesquerías fijas están ocupados y constituyen una propiedad. Sin embargo, los Estados han cuidado de aplicar en ellos un régimen liberal respecto a los súbditos de otros Estados a fin de evitar dificultades de orden internacional. Si se desea establecer el régimen de las pesquerías fijas independientemente del de la plataforma continental, será necesario mantener la situación de hecho existente y consagrar el actual régimen como lex specialis, que deroga el régimen general emanado de las reglas referentes a la plataforma continental y a las riquezas del mar.

A este respecto, el relator propuso que se adoptase el siguiente artículo:

Se reconocen como lícitas las pesquerías fijas caracterizadas por el uso efectivo y prolongado de una parte de la alta mar sin que los otros Estados, y en particular los que por el hecho de su situación geográfica podrían hacer valer objeciones especiales, hayan objetado este uso por medio de protestas formales y persistentes, a condición de que su reglamentación admita a las pesquerías sin distinción de nacionalidad y de que se limite a asegurar la vigilancia y la conservación de fondos para el mayor beneficio de las pesquerías mediante regalías equitativamente fijadas y percibidas.

En 1951 (A/1858) la Comisión aprobó el siguiente texto como artículo 3 de la parte II (Temas relacionados con la plataforma continental) de sus proyectos de artículos sobre la plataforma continental y otros temas relacionados con ella^{1/}:

Un Estado podrá emprender la reglamentación de las pesquerías fijas en las zonas de alta mar contiguas a sus aguas territoriales cuando los nacionales de ese Estado hayan mantenido y explotado esas pesquerías desde hace mucho tiempo, a condición de que autorice a los no nacionales a participar en las actividades pesqueras en las mismas condiciones que a sus nacionales. Sin embargo, tal reglamentación no podrá tener repercusiones sobre el régimen general de alta mar que corresponde a esa zona.

^{1/} Los "temas relacionados con la plataforma continental" eran las "riquezas del mar" (artículos 1 y 2), las "pesquerías fijas" (artículo 3) y las "zonas contiguas" (artículo 4).

La Comisión agregó el siguiente comentario:

1. La Comisión estima que las pesquerías fijas deben ser reglamentadas independientemente de la plataforma continental. Las proposiciones relativas a la plataforma continental se refieren a la explotación de los recursos minerales del subsuelo, en tanto que, en lo relacionado con las pesquerías fijas, se trata de pesquerías calificadas de tales por las especies que en ellas se capturan o por los aparejos utilizados, por ejemplo, estacas hundidas en el fondo del mar. Esta distinción justifica una separación entre las dos cuestiones.

2. Las pesquerías fijas no pueden plantear dificultades de carácter jurídico sino en el caso de que tales pesquerías estén situadas más allá del límite exterior de las aguas territoriales.

3. Los bancos situados en zonas contiguas a las aguas territoriales pero fuera de ellas, y en los que hay pesquerías fijas, han sido considerados por algunos Estados ribereños como ocupados y como parte de su territorio. Sin embargo, rara vez han surgido complicaciones por esta causa. La Comisión se ha abstenido de calificar a esas zonas como "ocupadas" o de declarar que "constituyen propiedad". Considera, sin embargo, que la situación especial en que se encuentran tales zonas justifica el reconocimiento de derechos especiales al Estado ribereño cuyos nacionales se dediquen a la pesca en ellas desde hace largo tiempo.

4. Los derechos especiales que el Estado ribereño puede ejercer en esas zonas deben limitarse estrictamente a lo necesario para los fines en consideración a los cuales han sido reconocidos. Las aguas que cubren el lecho del mar en el que se encuentran las pesquerías fijas siguen estando sometidas al régimen de alta mar, salvo para la reglamentación de tales pesquerías. Debe seguir aplicándose la regla consuetudinaria existente en virtud de la cual se autoriza a los nacionales de otros Estados a participar en esas pesquerías en las mismas condiciones que los nacionales del Estado ribereño.

En su cuarto informe (A/CN.4/60) el relator especial decidió aceptar la sugerencia de que, en los casos en que el Estado ribereño ha excluido a quienes no son sus nacionales de la participación en las pesquerías fijas, debe reconocérsele este derecho en el futuro. En consecuencia, propuso el siguiente texto como artículo 3 (página 149):

/...

Un Estado podrá emprender la reglamentación de las pesquerías fijas en las zonas de alta mar contiguas a su mar territorial cuando los nacionales de ese Estado hayan mantenido y explotado esas pesquerías desde hace mucho tiempo. Cuando el Estado ribereño haya autorizado en el pasado a los no nacionales suyos para que se dediquen a la pesca, no tendrá derecho para excluirlos en el futuro. Sin embargo, tal reglamentación no podrá tener repercusiones sobre el régimen general de alta mar que corresponde a esas zonas. Las pesquerías fijas no deberán tener como consecuencia un entorpecimiento importante de la navegación.

En 1953 (A/2456) la Comisión, aclarando en sus comentarios sobre el artículo 2 de sus proyectos de artículos sobre la plataforma continental que la expresión "recursos naturales" tenía por objeto incluir no solamente los "recursos minerales" sino "los productos de las pesquerías fijas, sobre todo en cuanto son recursos naturales permanentemente unidos al lecho del mar", decidió que no era necesario un artículo separado sobre las pesquerías fijas.

En su informe al octavo período de sesiones de la Comisión en 1956 (A/CN.4/97, páginas 19 y 20), el relator especial hizo notar que había un aspecto de la cuestión que había escapado a la Comisión. En 1951 (A/1858) la Comisión había redactado un artículo sobre pesquerías fijas que comprendía: i) las pesquerías consideradas como fijas debido a las especies que en ellas se capturan y ii) las pesquerías calificadas como fijas por los aparejos utilizados, por ejemplo, estacas hundidas en el fondo del mar. La primera clase de pesquerías fijas se había reglamentado desde 1953 como parte del régimen de la plataforma continental, pero en virtud del proyecto aprobado por la Comisión en ese año (A/2456) había quedado sin reglamentar la segunda clase, porque el equipo utilizado en estas pesquerías, aunque hundido en el fondo del mar, no se destina a la exploración o explotación de los recursos naturales de la plataforma continental. En consecuencia, los proyectos de artículos sobre la plataforma continental elaborados por la Comisión no habían cubierto las pesquerías de esta naturaleza.

En 1956 la Comisión aceptó el criterio del relator y decidió que había que redactar un artículo que reglamentase las pesquerías explotadas mediante dispositivos fijados en el lecho del mar, porque tales pesquerías no estaban comprendidas dentro del régimen de la plataforma continental (véase artículo 68 del proyecto de 1956).

/...

SUBSECCION C: CABLES Y TUBERIAS SUBMARINOS

Artículos 61 a 65

(Es conveniente examinar estos artículos conjuntamente. En cuanto a la colocación y conservación de cables submarinos - y posiblemente de tuberías - en la plataforma continental, véase el artículo 70)

Proyecto de 1956

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 explotación 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 interrumpan 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 contruídos

y se mantengan de manera que el peligro de que se enganchen en los cables o las tuberías submarinos 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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su primer informe (A/CN.4/17, párrafo 16), el relator especial se refirió al Convenio internacional para la protección de cables telegráficos submarinos celebrado en París el 14 de marzo de 1884, cuyas disposiciones han resultado en general satisfactorias. Las principales cláusulas de dicho convenio son las siguientes:

Artículo I: El presente Convenio es aplicable, fuera de las aguas territoriales, a todos los cables submarinos legalmente establecidos y que amarren en territorios, colonias o posesiones de una o varias de las Altas Partes Contratantes.

Artículo II: La rotura o deterioro de un cable submarino llevado a cabo voluntariamente o por negligencia culpable, que pudiera dar por resultado la interrupción o entorpecimiento en todo o en parte de las comunicaciones telegráficas, es un hecho punible, sin perjuicio de la acción civil de daños y perjuicios.

Esta disposición no es aplicable a las roturas o deterioros cuyos autores no hayan tenido más que el fin legítimo de proteger su vida o la seguridad de su barco, después de haber adoptado todas las precauciones necesarias para evitar tales roturas o deterioros.

Artículo III: Las Altas Partes Contratantes se obligan a imponer en cuanto sea posible, cuando autoricen el amarre de un cable submarino, las condiciones de seguridad convenientes, tanto en cuanto a su trazado como a su dimensión.

Artículo IV: El propietario de un cable que, al tenderlo o repararlo, rompiera o deteriorara otro, deberá sufragar los gastos de compostura que esta rotura o deterioro hiciera necesarios, sin perjuicio, si ha lugar, de la aplicación del artículo II del presente Convenio.

Artículo VII: Los propietarios de embarcaciones que puedan probar haber sacrificado un ancla, una red u otro instrumento de pesca para no deteriorar un cable submarino, deberán ser indemnizados por el propietario del cable.

Para tener derecho a tal indemnización es menester, en cuanto sea posible, que inmediatamente después del accidente se haya levantado, a fin de que conste, un acta testimoniada por los tripulantes, y que el Capitán del barco, dentro de las 24 horas siguientes a su llegada al primer puerto de escala, haga la declaración a las autoridades competentes. Estas deberán avisar a las autoridades consulares de la nación del propietario del cable.

Artículo VIII: Los tribunales competentes para entender en las infracciones del presente Convenio serán los del país al cual pertenece el barco a bordo del cual haya sido cometida la infracción.

Queda entendido, además, que en los casos en que la disposición inserta en el párrafo anterior no pudiera ser ejecutada, la represión de las infracciones al presente Convenio tendrá lugar en cada uno de los Estados contratantes en lo que respecta a sus nacionales, conforme a las reglas generales de competencia penal que resulten de las leyes particulares de estos Estados o de los tratados internacionales.

Artículo X: Las infracciones al presente Convenio podrán hacerse constar por todos los medios de prueba admitidos en la legislación del país donde reside el tribunal competente.

Cuando los Oficiales que manden buques de guerra, o los buques especialmente comisionados a este efecto de una de las Altas Partes Contratantes, tengan razones para creer que un barco que no sea de guerra ha cometido una infracción a las medidas previstas en el presente Convenio, podrán exigir del capitán o patrón la exhibición de los documentos oficiales que justifiquen la nacionalidad de dicho barco. Se hará inmediatamente mención sumaria de tal exhibición sobre los documentos exhibidos. /...

Además, dichos Oficiales podrán levantar un acta, sea cual fuere la nacionalidad del barco al cual se hubiere culpado de la infracción. El acta se extenderá con arreglo a las fórmulas y en el idioma usados en el país al que pertenezca el Oficial que la levante; podrá servir de medio de prueba en el país en que se invoque, y siguiendo la legislación de ese país. Los acusados y los testigos tendrán el derecho de añadir o de hacer añadir, en su propio idioma, todas las explicaciones que crean útiles; estas declaraciones deberán ir debidamente firmadas.

Artículo XI: El procedimiento y el juicio que se sigan con motivo de las infracciones a las disposiciones del presente Convenio tendrán siempre lugar tan sumariamente como las leyes y reglamentos en vigor lo permitan.

En su segundo período de sesiones, celebrado en 1950, la Comisión convino en el principio de que todos los Estados tienen derecho a tender cables telegráficos y telefónicos en alta mar, y consideró que el mismo principio debería aplicarse también a los oleoductos (A/1316, párrafo 192).

En su segundo informe (A/CN.4/42, páginas 31 a 38), el relator especial recomendó que se aplicasen a las tuberías y los oleoductos los principios establecidos en el Convenio de 1884. Se refirió igualmente a la dificultad de hacer cumplir las disposiciones del Convenio de 1884.

Mencionó, por ejemplo, la conferencia internacional que se reunió en Londres en 1913 para estudiar de nuevo el problema debido a que los daños causados a los cables submarinos por los pescadores se habían hecho muy frecuentes. Esta conferencia aprobó cierto número de resoluciones. La resolución I fijó las reglas para la construcción de aparejos de pesca; la resolución II declaró que era conveniente que en cada uno de los Estados interesados hubiera un servicio de inspección de las naves de su nacionalidad con miras a determinar las deficiencias de construcción de los aludidos aparejos de pesca; la resolución III simplificaba el procedimiento para las demandas de indemnización por causa de aparejos de pesca sacrificados interpuestas en virtud de lo previsto en el artículo VII del Convenio de 1884. La resolución IV recomendaba que se diera instrucción a los navegantes con objeto de aminorar los peligros.

El relator especial se refirió igualmente a cierto número de ocasiones en que el problema de la protección de los cables había sido planteado ante el Instituto de Derecho Internacional. Es de señalar que en su conferencia de Lausana, en 1927, el Instituto aprobó por unanimidad tres resoluciones, pero estimó que la cuestión tratada en una cuarta resolución era tan delicada, que decidió suprimir la resolución. Las tres resoluciones aprobadas recomiendan a todos los Estados que i) se pongan de acuerdo en ratificar las reglas establecidas en la Conferencia de Londres de 1913, las cuales completan muy eficazmente las establecidas por la Conferencia de París de 1884; ii) insistan ante los propietarios o concesionarios de cables para que simplifiquen al máximo y unifiquen las formalidades necesarias para obtener el reembolso de aparejos o artefactos destruidos o abandonados voluntariamente por los pescadores o navegantes con el fin de evitar daños a los cables submarinos; iii) se pongan de acuerdo para lograr uniformidad en la represión de los delitos o cuasi delitos cometidos en materia de cables submarinos. La cuarta resolución, que fué abandonada a causa de las dificultades que presentaba, estaba redactada originalmente así: "Es necesario que en cuanto a los delitos y cuasi delitos cometidos en materia de cables submarinos la competencia se determine con criterio amplio, reconociéndose como competentes tanto a los tribunales de la nacionalidad del delincuente como a los del puerto más próximo al lugar donde ha sido cometido el delito o al lugar de destino de la nave".

El relator especial concluyó su segundo informe presentando siete proyectos de artículos, basados en los artículos II, IV, VII, VIII y X del Convenio de 1884 y en la resolución I de la Conferencia de Londres de 1913. El texto de dichos artículos se ha reproducido antes; el texto completo de la resolución I de la Conferencia de Londres de 1913 es el siguiente:

Tanto para la industria de la pesca como para los servicios de cables telegráficos submarinos es conveniente que todos los aparejos utilizados en la pesca con redes barrederas se construyan de tal manera y se conserven en tales condiciones que se reduzca al mínimo el peligro de que se enganchen en los cables submarinos.

/...

En el tercer período de sesiones de la Comisión (véase A/1858, párrafo 83; A/CN.4/SR.124, párrafos 95 al 105, y A/CN.4/SR.125, párrafos 7 al 36), se expresó la opinión de que estas reglas eran demasiado detalladas y de que el relator debía tratar el asunto de una manera general, sin entrar en pormenores.

En consecuencia, en su tercer informe (A/CN.4/51, páginas 12 a 14), el relator especial presentó solamente los cuatro proyectos de artículos siguientes:

Artículo 1. Todo Estado puede tender en el lecho de la alta mar cables telegráficos, así como tuberías y oleoductos.

Artículo 2. La ruptura o el deterioro de un cable submarino, fuera de las aguas territoriales, hecho voluntariamente • por una negligencia culpable, y que ocasiona la interrupción o la obstrucción, total o parcial, de las comunicaciones telegráficas o telefónicas, o la ruptura o el deterioro, en las mismas condiciones, de una tubería submarina, constituye una infracción sujeta a sanciones. Esta disposición no se aplica a rupturas o deterioros cuyos autores no hubieran tenido sino el fin legítimo de proteger su vida o la seguridad de su nave después de haber tomado todas las precauciones necesarias para evitar el daño.

Artículo 3. El propietario de un cable o de una tubería, fuera de las aguas territoriales, que al tender o reparar este cable o esta tubería cause la ruptura o el deterioro de otro cable o de otra tubería, deberá sufragar los gastos de reparación de esta ruptura o deterioro.

Artículo 4. Todos los aparejos de que se haga uso para la pesca con redes barrederas deben ser construídos de tal manera y mantenidos en tales condiciones que quede reducido al mínimo todo peligro de que se enganchen a los cables u oleoductos tendidos en el fondo del mar.

En su sexto informe (A/CN.4/79) el relator especial presentó los siguientes artículos:

Artículo 16:

1. Todo Estado podrá tender sobre el lecho de la alta mar cables telegráficos o telefónicos o tuberías.
2. Sin perjuicio 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 podrá impedir la colocación y conservación de cables submarinos.

/...

Artículo 17: La ruptura o el deterioro de un cable submarino en alta mar, por acto voluntario o por negligencia culpable, que ocasione la interrupción o la obstrucción, total o parcial, de las comunicaciones telegráficas o telefónicas, así como la ruptura o el deterioro, en las mismas condiciones, de una tubería submarina, constituye una infracción sujeta a sanciones. Esta disposición no se aplica a rupturas o deterioros cuyos autores no hubieran tenido sino el propósito legítimo de proteger su vida o la seguridad de su nave, después de haber tomado las precauciones necesarias para evitar el daño.

Artículo 18: El propietario de un cable o de una tubería en alta mar que, al tender o reparar el cable o la tubería, cause la ruptura o el deterioro de otro cable o de otra tubería, deberá sufragar los gastos de reparación de esta ruptura o deterioro.

Artículo 19: Todos los aparejos empleados en la pesca con redes barrederas se construirán y mantendrán de tal manera que quede reducido al mínimo todo peligro de que se enganchen a los cables o tuberías tendidos en el fondo del mar.

El relator especial explicó que, al redactar el segundo párrafo del artículo 16, se había atendido al informe de la Comisión de Derecho Internacional sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones. En este informe (A/2456) la Comisión había adoptado ocho proyectos de artículos sobre la plataforma continental, de los cuales el artículo 5 dice:

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 y conservación de cables submarinos.

En 1955 (A/2934) la Comisión aprobó los siguientes textos como artículos 34 a 38:

Artículo 34:

1. Todo Estado podrá tender sobre el lecho de la alta mar cables telegráficos o telefónicos y tuberías.
2. Sin perjuicio de su derecho a tomar medidas adecuadas para la explotación de la plataforma continental y la explotación de sus recursos

/...

naturales, el Estado ribereño no podrá impedir que se coloquen cables submarinos y que se proceda a su conservación.

Artículo 35: Todo Estado adoptará las medidas legislativas necesarias para que la ruptura o el deterioro de un cable submarino en la alta mar, debidos a un acto voluntario o a una negligencia culpable, que interrumpan u obstruyan, total o parcialmente, las comunicaciones telegráficas o telefónicas, así como la ruptura o el deterioro en las mismas condiciones de una tubería submarina, constituyan infracciones sometidas a sanción. Esta disposición no se aplicará a las rupturas o a los deterioros cuyos autores sólo se hubiesen propuesto proteger legítimamente sus vidas o la seguridad de sus buques, después de haber tomado las precauciones necesarias para evitar el daño.

Artículo 36: Todo Estado adoptará las medidas legislativas necesarias para que las personas sometidas a su jurisdicción que sean propietarias 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 37: Todo Estado reglamentará 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 en las tuberías submarinas quede reducido al mínimo.

Artículo 38: Todo Estado adoptará 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 submarino, sean indemnizados por el propietario del cable.

Debe observarse que en 1956 la Comisión ha decidido que, en principio, la protección garantizada por medio del Convenio de 1884 a los cables telegráficos, que ulteriormente se extendió por analogía a los cables telefónicos y que la Comisión hizo aplicable a las tuberías mismas, debe extenderse también a los cables de alta tensión.

SECCION II: ZONA CONTIGUA

Artículo 66

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su primer informe (A/CN.4/17, páginas 29 a 32) el relator especial consideró la cuestión de la zona contigua en relación con la cuestión de la extensión del mar territorial. Señaló que la Comisión Preparatoria de la Conferencia de Codificación de 1930 se había declarado partidaria del siguiente sistema:

- i) Determinación, en principio, de la extensión del mar territorial en tres millas;
- ii) Reconocimiento de una zona más amplia de mar territorial en beneficio de ciertos Estados especialmente designados;
- iii) Aceptación de una zona contigua que no podría extenderse a más de 12 millas marinas de la costa.

Este sistema, sin embargo, no resultó aceptable en 1930, debido en gran parte a que los Estados temieron que el reconocimiento de algunos derechos de control en la zona contigua produjese a la larga la confusión de esta zona con el mar territorial.

El relator especial explicó igualmente que la cuestión de la zona contigua no debía desligarse de la cuestión de la plataforma continental. En caso de que se llegase a un acuerdo sobre el principio de que el Estado ribereño tiene ciertos derechos sobre los recursos de la plataforma continental, la discusión

/...

no terminaría, ya que en muchos casos probablemente se reclamaría el establecimiento de una zona contigua para otros fines y otros lugares. Tales reclamaciones las harían, especialmente, los Estados a los cuales la naturaleza les había negado una plataforma continental.

En 1950 la Comisión "estimó que el Estado ribereño puede ejercer la vigilancia que se requiera para la aplicación de sus leyes fiscales, aduaneras y sanitarias, en una zona de alta mar que se extienda más allá de sus aguas territoriales a la distancia limitada que sea necesaria para tal aplicación" (A/1316, párrafo 195).

En su segundo informe (A/CN.4/42, página 54), el relator especial propuso el siguiente texto:

En una zona de alta mar contigua a sus aguas territoriales el Estado ribereño puede adoptar las medidas de control necesarias para evitar, en su territorio o en sus aguas territoriales, las violaciones de sus leyes de policía aduanera y sanitaria por parte de naves extranjeras. Esas medidas de control no podrán adoptarse más allá de doce millas a partir de la costa.

Con una excepción, este proyecto se ceñía al texto de la base de discusión No. 5 propuesta por la Comisión Preparatoria de la Conferencia de Codificación de 1930. Esa única excepción consiste en que, mientras la Comisión Preparatoria se manifestó dispuesta a reconocer el derecho del Estado ribereño a adoptar en la zona continua "las medidas de vigilancia necesarias para evitar en su territorio o en sus aguas territoriales las infracciones a sus leyes de policía aduanera o sanitaria, o los atentados a su seguridad por parte de navíos extranjeros", el relator especial de la Comisión de Derecho Internacional no se mostró partidario de reconocer al Estado ribereño el derecho a tomar medidas en la zona contigua en cuanto se refiere "a atentados a su seguridad por parte de navíos extranjeros".

En opinión del relator especial, "sería imposible disputar a los Estados el derecho de instituir una zona contigua para efectos de policía aduanera. Sólo podrían subsistir dudas en lo relativo a la extensión de esta zona. A fin de asegurar, en la medida de lo posible, la uniformidad necesaria en esta materia,

/...

la Comisión podría fijar la extensión de la zona en 12 millas a partir de la costa, como lo había propuesto la Comisión Preparatoria de la Conferencia de Codificación".

El relator especial explicaba a continuación que el número de Estados que reclamaban una zona contigua por razones sanitarias era muy bajo; según los datos de la Secretaría sólo Venezuela había reclamado dicha zona. Sin embargo, en vista de la estrecha relación que existe entre las medidas de policía aduanera y las sanitarias, consideró que la zona contigua debía aceptarse para ambas finalidades.

Pero el relator especial no era partidario de reconocer zonas contiguas para fines de seguridad o de pesca. Pocos Estados reclamaban zonas contiguas con fines de seguridad, pero la tendencia a reclamar una zona con esta finalidad era aún menos ostensible en el caso de la policía aduanera. Ni la Conferencia de Codificación de La Haya en 1930 ni la Comisión de Derecho Internacional en sus debates se habían pronunciado hasta entonces en favor de una zona contigua para fines de seguridad. En cuanto a la pesca, aunque algunos Estados reclamaban zonas contiguas, era evidente que el reconocimiento de una zona contigua para la pesca tropezaría con más objeciones todavía. En opinión del relator especial, la cuestión estaba estrechamente ligada al problema de la protección de los recursos de la alta mar. Tal vez una solución satisfactoria de esta última cuestión permitiría desechar las pretensiones relativas al derecho de pesca en una zona contigua, y atenuar asimismo la tendencia a extender el mar territorial para la protección de los derechos de pesca.

En 1951 (A/1858), en la parte II (Temas relacionados con la plataforma continental) de su proyecto de artículos sobre la plataforma continental y otros temas relacionados con ella, la Comisión aprobó el siguiente texto como artículo 4:

En la alta mar contigua a sus aguas territoriales, un Estado ribereño podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para evitar, en su territorio o en sus aguas territoriales, las violaciones de sus leyes de policía aduanera, fiscal o sanitaria. Esas medidas de fiscalización no podrán aplicarse más allá de 12 millas a partir de la costa.

/...

En 1953 (A/2456), una vez obtenidas las observaciones de los Gobiernos, la Comisión sustituyó el texto anterior por el siguiente:

En la alta mar contigua a su mar territorial, el Estado ribereño podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para evitar y reprimir las violaciones de sus leyes de policía aduanera, de inmigración, fiscal o sanitaria en su territorio o en su mar territorial. Esas medidas de fiscalización no podrán aplicarse a una distancia mayor de 12 millas de la línea de base desde la que se mide la extensión del mar territorial.

La Comisión explicó que era más exacto declarar que la zona contigua debía extenderse 12 millas a partir de la "línea de base desde la que se mide la extensión del mar territorial" que decir simplemente 12 millas medidas "a partir de la costa". El párrafo lll del informe de la Comisión decía lo 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 a la emigración.

En su informe de 1956 (A/CN.4/97, página 14) el relator especial se refirió nuevamente a la cuestión de la seguridad. Repitió su opinión de que era innecesario, y aun poco conveniente, mencionar derechos especiales relacionados con la seguridad entre los derechos que corresponden al Estado ribereño en la zona contigua. Estimaba, sin embargo, que esta cuestión no parecía impedir un acuerdo, puesto que, en la mayoría de los casos, la actividad de la policía aduanera significaría una protección suficiente del Estado ribereño. En cuanto a las medidas de defensa contra una amenaza inminente y directa a su seguridad, era claro que el Estado ribereño tenía un derecho inherente a tomar ciertas medidas de protección, tanto dentro de la zona contigua como fuera de ella.

Debe advertirse igualmente que, en 1956, la Comisión suprimió las cuestiones de inmigración y emigración de la lista de asuntos sobre los que el Estado ribereño podía ejercer su control en la zona contigua. La Comisión decidió que este control puede tener lugar en el territorio del Estado ribereño.

/...

Texto correspondiente del proyecto de 1930

Véase el informe de la segunda comisión de la Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional celebrada en La Haya en marzo-abril de 1930, que se cita anteriormente bajo el epígrafe que corresponde al artículo 3.

SECCION III: LA PLATAFORMA CONTINENTAL

Artículos 67 y 68

(Definición de "plataforma continental" y exposición de los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental)

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su primer informe (A/CN.4/17, páginas 34 a 42) el relator especial señaló la evolución de la doctrina de la plataforma continental y resumió algunos de los problemas que se habían planteado en dicha evolución, llegando a la conclusión de que todavía "persiste la más grande incertidumbre en lo que respecta al alcance exacto de la noción "plataforma continental", así como sobre la extensión de las partes de la alta mar sobre las que se reivindican los derechos en cuestión". En vista de estas circunstancias, estimó que era "imposible adoptar el punto de vista de que el derecho internacional admite desde ahora como una regla de derecho consuetudinario que la soberanía o el control y la jurisdicción sobre la plataforma continental pertenecen al Estado ribereño ipso-facto o por una simple ocupación teórica". Pero, a pesar de ello, señaló que la situación actual mostraba la necesidad real de imponer restricciones al principio de la libertad del mar.

A juicio del relator especial, la más atinada solución sería "asignar la plataforma continental al Estado ribereño, siempre que, desde un principio, tal asignación vaya acompañada de una definición precisa de los derechos y deberes de los

/...

diferentes Estados en esas zonas". Seguidamente examinaba la cuestión de si la atribución de derechos especiales, en lo que concierne a los recursos minerales del subsuelo, así como las riquezas del mar, debería estar subordinada a la existencia de una plataforma continental. Indicó que con ello se haría una discriminación en perjuicio de los países que carecen de una plataforma continental o cuya plataforma continental no excede los límites de las aguas territoriales. Podría en verdad argumentarse que la situación de dichos Estados no sería más favorable, aun cuando la atribución de derechos especiales sobre los recursos minerales y marinos no se hiciera depender de la existencia de una plataforma continental. A una profundidad de más de 200 metros, que es aproximadamente a la que se produce la ruptura del declive del lecho del mar de donde proviene el concepto actual de la plataforma continental, la técnica moderna está aún muy lejos de permitir que se exploten desde la superficie recursos minerales del subsuelo. Esta profundidad, asimismo, es la que señala también el fin de las condiciones biológicas óptimas para las plantas y las especies animales usadas para el consumo humano. No obstante, por representar ello un elemento de desigualdad injustificable, el relator especial se preguntaba si no sería preferible descartar por completo la idea de la plataforma continental y atribuir a los Estados derechos especiales sobre las zonas marinas situadas más allá de sus aguas territoriales, hasta una distancia que habría que determinar.

La Comisión examinó estas cuestiones en su segundo período de sesiones celebrado en 1950, y el párrafo 198 de su informe sobre la labor realizada en dicho período de sesiones (A/1316) dice así:

La Comisión reconoció la gran importancia que reviste, desde el punto de vista económico y social, así como desde el punto de vista jurídico, la explotación del lecho del mar y del subsuelo de la plataforma continental. Existen métodos por los cuales los recursos submarinos pueden ser explotados en beneficio de la humanidad. Los conceptos jurídicos no han de impedir esta explotación. Un miembro de la Comisión opinó que la explotación de los productos de la plataforma continental podría confiarse a la comunidad internacional; los demás miembros estimaron que había dificultades insuperables en el camino de tal internacionalización. La Comisión opinó que un Estado ribereño podía ejercer vigilancia y jurisdicción sobre el lecho del mar y el

/...

subsuelo de las regiones submarinas situadas fuera de sus aguas territoriales, con miras a explorar y explotar en ellas los recursos naturales. La región sobre la cual pudiera ejercerse tal derecho de vigilancia y jurisdicción habría de ser limitada; pero donde la profundidad de las aguas permita la explotación, ésta no ha de depender necesariamente de la existencia de una plataforma continental. La Comisión consideró que, respecto de los países que no tienen plataforma continental, sería injusto hacer depender de la existencia de tal plataforma la concesión de aquel derecho.

En otros términos, la Comisión no estaba dispuesta a reconocer a los Estados ribereños derechos sobre el lecho del mar y el subsuelo a menos que hubiera una posibilidad de explotación y estimó preferible tomar como criterio para la concesión de tales derechos la posibilidad de explotación que la mera existencia de una plataforma continental en un sentido geológico.

En su segundo informe (A/CN.4/42, página 77) el relator especial presentó los dos siguientes proyectos de artículos:

Artículo 1: La plataforma continental, desde el punto de vista jurídico, está constituida por el suelo y el subsuelo de las regiones submarinas contiguas a las costas, donde la profundidad de las aguas no pase de 200 metros.

Artículo 2: La plataforma continental, más allá de las aguas territoriales, está sujeta al ejercicio de un derecho de control y de jurisdicción por el Estado ribereño, para la exploración y explotación de aquella.

El relator señaló la conveniencia de fijar el límite de la plataforma continental en la línea de profundidad 200 metros, puesto que de ese modo se evitaría toda discusión en cuanto a la definición geológico-geográfica exacta de la plataforma continental, y el Estado ribereño conocería de un modo exacto cuáles serían sus derechos.

En los Proyectos de Artículos sobre la Plataforma Continental y Otros Temas Relacionados con Ella, que aprobó la Comisión en su tercer período de sesiones celebrado en 1951 (A/1858), figuran, en la Parte Primera (Plataforma Continental), los siguientes artículos 1 y 2:

/...

Artículo 1: En el sentido en que aquí se emplea, la expresión "plataforma continental" designa el lecho del mar y el 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.

Artículo 2: 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.

Al comentar el artículo 1, la Comisión tuvo buen cuidado de explicar que utilizaba la expresión "plataforma continental" en un concepto que se apartaba del sentido geológico. Respecto de la cuestión del límite de los 200 metros, la Comisión formuló los siguientes comentarios:

6. La Comisión consideró la posibilidad de adoptar un límite fijo para la plataforma continental, basado en la profundidad de las aguas que la cubren. Parece posible que un límite fijado en el punto en que el mar que cubre la plataforma continental alcanza los 200 metros de profundidad bastaría actualmente para todas las necesidades prácticas. Esa profundidad coincide con la existente en la zona en que acaba generalmente la plataforma continental en sentido geológico y comienza el "talud continental", que desciende rápidamente a una gran profundidad. Sin embargo, la Comisión cree que tal límite ofrecería el inconveniente de la inestabilidad. En un porvenir próximo, el desarrollo de la técnica puede hacer posible la explotación de los recursos del lecho del mar a una profundidad mayor de 200 metros. Además, la "plataforma continental" puede comprender zonas submarinas de una profundidad superior a 200 metros, pero que puedan ser explotadas mediante instalaciones erigidas en zonas vecinas, en las cuales la profundidad no exceda de ese límite. Por ello, la Comisión decidió no especificar en el artículo 1 un límite de 200 metros de profundidad. La Comisión hace observar que no trata de limitar en modo alguno la explotación del subsuelo del mar mediante túneles horadados desde tierra firme.

7. La Comisión consideró la posibilidad de fijar límites máximos y mínimos a la plataforma continental, basándose en la distancia desde la costa. No encontró ninguna necesidad práctica de tales límites y decidió no hacer sino establecer el límite fijado en el artículo 1.

8. Se observó que se han formulado pretensiones de hasta 200 millas; por regla general, la profundidad de las aguas a esa distancia de la costa no permite la explotación de los recursos naturales del subsuelo. A juicio de la Comisión, las actividades pesqueras y la protección de las riquezas del mar, en interés de las cuales se fijan tales límites, deben ser reglamentadas independientemente de la plataforma continental (véase parte II, infra).

Al comentar el artículo 2, la Comisión expuso que aceptaba la idea de que el Estado ribereño pudiera ejercer autoridad y jurisdicción sobre la plataforma continental, "a condición de que la autoridad y la jurisdicción se ejerzan exclusivamente para la finalidad aquí expuesta. El artículo excluye la autoridad y la jurisdicción que no tengan como finalidad la exploración y explotación de los recursos naturales del lecho del mar y del subsuelo". La Comisión estimó que la internacionalización de la plataforma continental no era posible en las circunstancias actuales, pero que siempre que se observasen ciertas precauciones, la explotación por parte de los diversos Estados ribereños de la plataforma continental no se traduciría necesariamente por un perjuicio a los intereses internacionales, como por ejemplo, la navegación.

La Comisión declaraba que de nada serviría calificar el lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas en cuestión de res nullius, susceptibles de adquisición por el primer ocupante. "Tal concepción podría llevar al caos y no tomaría en cuenta el hecho de que en la mayor parte de los casos la explotación efectiva de los recursos naturales dependerá de la existencia de instalaciones en el territorio del Estado ribereño al cual estén contiguas las zonas submarinas". La Comisión insistió aún más en sus puntos de vista en los siguientes párrafos de sus comentarios:

5. El ejercicio del derecho de autoridad y jurisdicción es independiente de la noción de ocupación. Una ocupación efectiva de esas regiones sería prácticamente imposible; tampoco se podría recurrir a una ocupación ficticia. El derecho del Estado ribereño reconocido en el artículo 2 es también independiente de cualquier afirmación solemne de ese derecho por el Estado.

6. La Comisión no ha intentado fundamentar el derecho de un Estado ribereño a ejercer autoridad y jurisdicción para las limitadas finalidades expuestas

en el artículo 2, basándolo en el derecho consuetudinario. Aunque en los últimos 10 años se han formulado muchas proclamaciones, difícilmente puede sostenerse que tales actos unilaterales hayan establecido ya un nuevo derecho consuetudinario. Basta con decir que el principio de la plataforma continental se basa en principios generales de derecho que sirven a las necesidades actuales de la comunidad internacional.

7. El artículo 2 evita toda referencia a la "soberanía" del Estado ribereño sobre las zonas submarinas de la plataforma continental. Como la autoridad y la jurisdicción ejercidas por el Estado ribereño lo serían exclusivamente para la exploración y la explotación, no pueden colocarse en el mismo nivel que los poderes generales ejercidos por un Estado sobre su territorio y sus aguas territoriales.

En su cuarto informe (A/CN.4/60, páginas 114 a 117) el relator especial, refiriéndose a los comentarios de algunos gobiernos y expertos, declaró de nuevo que preferiría la adopción de un límite determinado de profundidad para la plataforma continental. También sugirió que se reemplace en el artículo 2 la expresión "recursos naturales" por "recursos minerales". Indicó que, al adoptar el término "recursos naturales", la Comisión no se propuso abarcar con dicha expresión los peces que viven en el mar, ni siquiera las especies que durante cierto tiempo viven en el fondo. Tampoco había sido su intención referirse a las "pesquerías fijas", que eran objeto de una reglamentación especial propia [artículo 3 de la Parte II (temas relacionados con la plataforma continental) de los Proyectos de Artículos sobre la Plataforma Continental y Otros Temas Relacionados con Ella, aprobados por la Comisión de Derecho Internacional en su tercer período de sesiones celebrado en 1951 (A/1858)7].

El relator especial señaló que varios gobiernos habían criticado el hecho de que en el artículo 2 no se hiciese alusión a la soberanía. A fin de responder a esta objeción, al mismo tiempo que se mantenía la finalidad perseguida por la Comisión de conceder derechos al Estado ribereño "exclusivamente para la exploración y la explotación" (párrafo 7 del comentario al artículo 2 que figura más arriba), el relator especial sugirió que acaso pudiera llegarse a un terreno de común entendimiento mediante el empleo de la frase "derechos de soberanía, de autoridad y jurisdicción". Por ello, el relator especial sugirió que se reformasen los artículos 1 y 2 del modo siguiente:

Artículo 1: En el sentido en que aquí se emplea, la expresión "plataforma continental" designa el lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas contiguas a las costas, pero situadas fuera de la zona del mar territorial hasta una profundidad de 200 metros.

Artículo 2: La plataforma continental está sujeta al ejercicio de los derechos de soberanía, de autoridad y jurisdicción, por el Estado ribereño a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos minerales.

En 1953 (A/2456), la Comisión aceptó el principio inspirador de estas enmiendas, en lo que respecta al límite de 200 metros de profundidad y al término "derechos de soberanía"; pero no aceptó que se sustituyera la expresión "recursos naturales" por "recursos minerales". Con ello, los dos artículos citados quedarán redactados así:

Artículo 1: En el sentido en que se emplea en estos artículos, la expresión "plataforma continental", designa el lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas contiguas a las costas pero situadas fuera de la zona del mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros.

Artículo 2: El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de la exploración y la explotación de sus recursos naturales.

La Comisión explicó que había adoptado el límite de 200 metros de profundidad porque el texto anterior no era suficientemente concreto y podría dar lugar a controversias. Se había optado por la cifra de 200 metros por terminar generalmente a esa profundidad, desde el punto de vista geológico, la plataforma continental. Por lo demás, dicha cifra no era arbitraria, pues se basaba en las posibilidades prácticas de exploración y explotación actualmente previsibles.

En cuanto a la naturaleza de los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental, la Comisión formulaba los siguientes comentarios:

68. Mientras en el texto provisional del artículo 2, aprobado en 1951, se establece 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", en el texto actual de dicho artículo se dispone que "el Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de la exploración y la explotación

de sus recursos naturales". Esta nueva fórmula toma en cuenta tanto la opinión de los miembros de la Comisión que atribuyen importancia al mantenimiento de la terminología del proyecto original, como la de aquéllos que consideran que se debe adoptar la expresión "derechos de soberanía". Al aprobar el artículo en su forma actual, la Comisión ha tratado de evitar el empleo de términos que se presten a interpretaciones ajenas al objeto que la Comisión considera de capital importancia, o sea mantener el principio de la plena libertad en las aguas que cubren la plataforma continental y en el espacio aéreo situado encima de las mismas.

69. Por otra parte, el último texto no deja duda alguna de que el Estado ribereño tiene todos los derechos necesarios para la exploración y la explotación de los recursos naturales de la plataforma continental y todos los derechos vinculados a esas operaciones. Esos derechos comprenden la jurisdicción y el control absolutos y el derecho a reservar la exploración y la explotación para el Estado ribereño o sus nacionales. También comprenden la jurisdicción en materia de represión de la delincuencia.

70. Después de largo debate, la Comisión decidió conservar la expresión "recursos naturales" en lugar de la expresión "recursos minerales" cuyo significado es más limitado. En su informe anterior, la Comisión sólo había tomado en consideración los recursos minerales y ciertos miembros propusieron que se conservase ese criterio. Pero la Comisión ha llegado a la conclusión de que los productos de las pesquerías fijas, sobre todo en cuanto son recursos naturales, permanentemente unidos al lecho del mar, deben estar sometidos al régimen adoptado y con este fin se debe emplear la expresión "recursos naturales". Sin embargo, se deja claramente sentado que los derechos de que se trata no abarcan a los llamados peces del fondo del mar ni a otros peces que, aunque viven en las capas superiores del mar, a veces radican o se crían en el fondo. Esos derechos tampoco abarcan objetos tales como los barcos hundidos y sus cargamentos, incluso el oro en lingotes, que se hallen en el fondo del mar o estén cubiertos por la arena del subsuelo.

71. La Comisión cree, además, que el Estado ribereño tampoco puede ejercer sus derechos exclusivos de manera incompatible con los derechos existentes de los nacionales de otros Estados, en lo que a las pesquerías fijas respecta.

/...

Cuando para la exploración y la explotación de los recursos naturales sea indispensable limitar dichos derechos, habrá que atenerse al derecho internacional que asegura el respeto a los derechos de los extranjeros. Sin embargo, a excepción del caso de tales derechos existentes, los derechos de soberanía del Estado ribereño sobre su plataforma continental abarcan también a las pesquerías fijas. Cabe añadir que ésta es la razón por la que la Comisión no considera necesario conservar un artículo sobre pesquerías fijas entre los artículos relativos a las riquezas del mar. La Comisión admite la posibilidad de que haya regiones poco profundas, fuera de la plataforma continental, en las que se podrían explotar pesquerías fijas. Sin embargo, se considera que esa posibilidad es actualmente demasiado teórica para que sea necesario establecer normas por separado.

En 1956 se ha decidido, según explica la Comisión, conservar el límite de 200 metros de profundidad en el artículo que define la plataforma continental, pero sin que dicha cifra constituya un tope máximo rígido. Así, en el proyecto actual se dice que "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)^{1/} o, más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas". En el proyecto de 1956 se han conservado las expresiones "derechos de soberanía" y "recursos naturales".

^{1/} Exactamente 100 brazas (600 pies) = 182,9 metros
200 metros = 109,3 brazas.

Artículo 69

(Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no afectan al régimen de las aguas o espacio aéreo suprayacentes.)

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En 1950 (A/1316, párrafo 200), la Comisión decidió que no podía tratarse en ningún caso de que el Estado ribereño ejerciese derecho de vigilancia y jurisdicción sobre las aguas situadas fuera del límite de las aguas territoriales, incluso si dichas aguas se encontrasen también sobre el lecho del mar de la plataforma continental. Afirmó que esas aguas permanecían bajo el régimen de alta mar y que, en ellas, el ejercicio de los derechos de navegación y de pesca sólo podría ser menoscabado en la medida estrictamente necesaria para la explotación del lecho del mar y del subsuelo.

En su segundo informe (A/CN.4/42, página 78), el relator especial propuso los dos artículos siguientes:

Artículo 4: Las aguas que cubren la plataforma continental más allá de las aguas territoriales, quedan sometidas al régimen de alta mar.

Artículo 5: El aire que esté por encima de las aguas que cubren la plataforma continental más allá de las aguas territoriales, queda sometido al régimen del aire libre.

En 1951 la Comisión aprobó los textos siguientes (A/1858):

Artículo 3: El ejercicio por un Estado ribereño de autoridad y jurisdicción sobre la plataforma continental no afecta al régimen de alta mar aplicable a las aguas que la cubren.

Artículo 4: El ejercicio por un Estado ribereño de autoridad sobre la plataforma continental no afecta al régimen del espacio aéreo situado por encima de las aguas que cubren aquélla.

En 1953 la Comisión revisó ligeramente estos textos, en la forma siguiente (A/2456):

Artículo 3: Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no afectan al régimen de alta mar aplicable a las aguas que la cubren.

Artículo 4: Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no afectan al régimen del espacio aéreo situado por encima de las aguas que la cubren.

En 1956, se ha decidido refundir ambos textos en un solo artículo.

Artículo 70

(Cables submarinos en la plataforma continental)

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En su segundo informe (A/CN.4/42, página 78), el relator especial propuso el texto siguiente para el artículo 3:

El reconocimiento del control y de la jurisdicción del Estado ribereño sobre el lecho del mar y sobre el subsuelo más allá de las aguas territoriales, no tiene repercusión alguna sobre el derecho internacional vigente relativo a la colocación y a la explotación de cables o de oleoductos en el lecho del mar, a reserva, sin embargo, del derecho del Estado ribereño a adoptar medidas razonables acerca de la exploración y la explotación de los recursos de la plataforma continental.

En 1951 (A/1858), la Comisión aprobó el texto siguiente para el artículo 5:

A reserva del derecho del Estado ribereño a tomar medidas razonables para la exploración de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales, el ejercicio por ese Estado ribereño de autoridad y jurisdicción sobre la plataforma continental no puede excluir la colocación y conservación de cables submarinos.

La Comisión agregó también el siguiente comentario:

1. Hay que reconocer que al ejercer autoridad y jurisdicción con arreglo a lo establecido en el artículo 2, un Estado ribereño podrá adoptar medidas razonablemente relacionadas con la exploración y la explotación del subsuelo, pero no podrá impedir la colocación de cables submarinos por personas que no sean nacionales de tal Estado.

/...

2. La Comisión se preguntó si debía extenderse esta disposición a los oleoductos. Si se quisiese colocar oleoductos en la plataforma continental de otro país, se complicaría la cuestión por el hecho de que habría que instalar estaciones de bombeo en ciertos puntos, lo que podría obstaculizar, en mayor grado que los cables, la explotación del subsuelo. Como la cuestión no parece tener por el momento importancia práctica, ni es seguro que llegue a plantearse jamás, no se creyó necesario insertar una estipulación especial a este efecto.

En 1953 (A/2456), la Comisión revisó ligeramente el texto del artículo 5 en la forma siguiente:

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 y conservación de cables submarinos.

La Comisión mantuvo su criterio de que no era necesario establecer reglas para la colocación de oleoductos.

En 1956, la Comisión se atuvo en lo fundamental al texto de 1953. También indicó en su comentario que, en principio, al menos, convenía extender esta disposición a las tuberías.

Artículo 71

(Instalaciones en la plataforma continental)

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

En 1950 (A/1316, párrafo 200), la Comisión expresó el criterio de que respecto a las obras e instalaciones establecidas en aguas de alta mar para operar en el lecho del mar y en el subsuelo, podrían instituirse zonas especiales de seguridad, pero que estas zonas no podrían ser clasificadas como aguas territoriales.

En su segundo informe (A/CN.4/42, páginas 78-79), el relator especial propuso los textos siguientes para los artículos 6, 7 y 8.

/...

Artículo 6: La exploración y la explotación del lecho del mar y del subsuelo de la plataforma continental más allá de las aguas territoriales, sólo pueden ser autorizadas en el caso en que no constituyan traba apreciable para la navegación y la pesca, es decir, mientras no tengan por consecuencia dificultar la circulación por las rutas marítimas, contaminar las aguas destinadas a la pesca o enturbiarlas con explosiones.

Artículo 7: El Estado ribereño que ejerce su jurisdicción y su control sobre el lecho del mar y el subsuelo de la plataforma continental más allá de las aguas territoriales, puede construir con miras a la exploración y a la explotación de sus recursos, las instalaciones permanentes o transitorias que sean compatibles con el principio expresado en el precedente párrafo 6, quedando entendido:

- a) que los interesados (a saber, los gobiernos, los armadores, las empresas de transportes aéreos, etc.) deben ser debidamente informados con anticipación sobre la proyectada construcción de dichas instalaciones, y
- b) que dichas instalaciones deben estar dotadas de aparatos eficaces (luces, señales sonoras, aparatos de radar, boyas, etc.) para señalar su presencia.

Artículo 8: El Estado ribereño que construya o haya construido una instalación de las previstas en el precedente párrafo 7, es decir, una instalación que se eleve sobre el nivel del mar, debe tener derecho a ejercer, sobre una parte limitada de las aguas que cubren la plataforma continental, el control y la jurisdicción necesarios para la seguridad de tal instalación, pero ninguna instalación de esta naturaleza puede ser considerada en sí como una "isla" o una "elevación del lecho del mar" en el sentido que se da a estas expresiones en derecho internacional. Estas partes limitadas de alta mar por encima de la plataforma continental deben ser consideradas como "zonas de seguridad". Cada zona de seguridad debe normalmente delimitarse por un círculo de 500 metros de radio alrededor de la instalación de que se trate.

En 1951 (A/1858), la Comisión aprobó el texto siguiente para el artículo 6:

- 1) La exploración de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales no deben tener como consecuencia un entorpecimiento importante de la navegación o de la pesca. Deberán hacerse notificaciones de cualesquiera instalaciones construídas y mantenerse medios apropiados para advertir de la presencia de tales instalaciones.
- 2) Tales instalaciones no tendrán la condición jurídica de islas en lo que se refiere a la delimitación de aguas territoriales, pero podrán establecerse en torno a ellas zonas de seguridad en las cuales se podrán tomar las medidas que sean necesarias para la protección de tales instalaciones hasta una distancia razonable.

También agregó el siguiente comentario:

1. Es evidente que la presencia de las instalaciones necesarias para la exploración y explotación del subsuelo puede poner, en cierto grado, trabas a la navegación y la pesca en alta mar. Sólo en el caso de que se pudiese explotar el subsuelo mediante instalaciones situadas en la costa o en las aguas territoriales podría eliminarse enteramente toda posibilidad de trabas a la navegación y a la pesca en alta mar; sin embargo, en la mayoría de los casos, tal explotación no sería practicable. La navegación y la pesca deben ser consideradas como intereses primordiales; por ello, no podría permitirse la explotación del subsuelo si tuviese como consecuencia ponerles impedimentos notables. Por ejemplo, en canales de poca anchura, esenciales para la navegación, los intereses de ésta deben prevalecer sobre los intereses de la explotación.
2. Las partes interesadas, es decir, no sólo los gobiernos sino también los grupos interesados en la navegación y en la pesca, deberán ser debidamente notificados de la construcción de las instalaciones, a fin de que éstas puedan ser marcadas en las cartas marinas. Siempre que sea posible, las notificaciones deben hacerse por anticipado. En todo caso, las instalaciones deberán estar provistas de aparatos indicadores (luces, señales acústicas, radar, boyas, etc.).
3. La obligación de hacer las notificaciones y advertencias a que se refiere el último período del párrafo 1) de este artículo, no se limita a las

instalaciones colocadas en las rutas marítimas regulares. Es una obligación general que incumbe a los Estados, cualquiera que sea el lugar en que se encuentren las instalaciones.

4. Aunque una instalación no puede ser considerada como isla o como elevación del lecho del mar con aguas territoriales propias, el Estado ribereño puede establecer zonas de protección reducidas en torno a ellas. La Comisión estimó que un radio de 500 metros sería generalmente suficiente, aunque no creyó oportuno especificar ninguna cifra.

En 1953 (A/2456), la Comisión aprobó el texto siguiente para el artículo 6:

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 piscicultura.

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

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. Deberá comunicarse debidamente la construcción de cualquiera de esas instalaciones y mantenerse medios apropiados para señalar su presencia.

5. No se podrán construir instalaciones ni establecer las mencionadas zonas de seguridad en torno a las mismas en canales angostos o en rutas marítimas reconocidas como esenciales para la navegación internacional.

Artículo 72

(Delimitación de la plataforma continental)

Proyecto de 1956

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.

Etapas de la preparación del actual proyecto y problemas que se han presentado

El párrafo 199 del informe de la Comisión sobre la labor de su segundo período de sesiones de 1950 (A/1316) dice así:

La Comisión convino en que cuando dos o más Estados vecinos estén interesados en la región submarina de la plataforma continental fuera de sus aguas territoriales, habrán de delimitarse los confines. No ha de ser posible para los Estados penetrar en la región atribuible a otro Estado con propósitos de vigilancia y jurisdicción.

En su segundo informe (A/CN.4/42, pág. 79), el relator especial propuso el texto siguiente para el artículo 9:

Si dos o varios Estados están interesados en la misma plataforma continental más allá de las aguas territoriales, los límites de la parte de plataforma de cada uno de ellos serán fijados de común acuerdo entre las partes. A falta de acuerdo, la demarcación entre las plataformas continentales de dos Estados vecinos estará constituida por la prolongación de la línea que separe las aguas territoriales; y la demarcación entre las plataformas continentales de dos Estados separados por el mar estará constituida por la línea media entre las dos costas.

/...

También agregó la siguiente nota:

Parece lógico aceptar, como línea de demarcación entre las plataformas continentales de dos Estados vecinos, la línea de demarcación prolongada de las aguas territoriales. En la sentencia de la Corte Permanente de Arbitraje, del 23 de octubre de 1909, relativa a las fronteras marítimas entre Noruega y Suecia (Bruns, Fontes Juris Gentium, Ständiger Schiedshof, pág. 49), se adoptó como tal la línea perpendicular a la costa en el sitio en que la frontera entre los dos territorios llega al mar. La prolongación de esta línea es lo que podría adoptarse como frontera entre las plataformas continentales. Como línea de demarcación entre la plataforma continental común a dos Estados separados por el mar, podría adoptarse, por analogía con la línea de demarcación entre las aguas territoriales en los estrechos, la línea media entre las dos costas. En ciertos casos, los Estados interesados podrían, de común acuerdo, delimitar las plataformas continentales en forma diferente.

En 1951 (A/1858), la Comisión aprobó el texto siguiente para el artículo 7:

Dos o más Estados cuyos territorios bordeen la misma plataforma continental deberán fijar fronteras en la zona de la plataforma continental mediante acuerdo. A falta de acuerdo, las partes estarán obligadas a hacer fijar las fronteras mediante arbitraje.

También agregó el siguiente comentario:

1. Cuando la misma plataforma continental esté contigua a los territorios de dos o más Estados vecinos, puede ser necesario trazar fronteras en la zona de la plataforma continental. Tales fronteras deben fijarse por acuerdo entre los Estados interesados. No es factible establecer ninguna regla general que deban seguir los Estados; y no es improbable que puedan surgir dificultades. Por ejemplo, puede no haberse fijado una frontera entre las aguas territoriales respectivas de los Estados interesados, y no existe ninguna regla general para tales fronteras. En consecuencia, se propone que si no puede llegarse a un acuerdo y se requiere una solución rápida, los Estados interesados tengan la obligación de someterse a un arbitraje ex aequo et bono. Se emplea aquí la expresión arbitraje en sentido amplio, y comprende el posible recurso a la Corte Internacional de Justicia.

/...

2. Cuando los territorios de dos Estados se hallan separados por un brazo de mar, la frontera entre sus plataformas continentales coincidirá generalmente con alguna línea media entre las dos costas. Sin embargo, en casos semejantes la configuración de las costas puede provocar dificultades para trazar cualquier línea media y tales dificultades deben someterse a arbitraje. En su cuarto informe (A/CN.4/60, pág. 125) el relator especial hizo el siguiente comentario:

"Como era de prever, el artículo 7 no obtuvo el asentimiento general de los gobiernos que comentaron dicho artículo. La propia Comisión sabía que este artículo era incompleto y sólo constituía un proyecto, pero estimaba que no era todavía posible establecer reglas que hubiesen de aplicar los Estados para la delimitación de la plataforma continental. No ignoraba que la vaguedad del texto podría ocasionar dificultades, pero no creyó que le fuera posible proponer un sistema más satisfactorio."

El relator especial estimó, sin embargo, que el problema de la delimitación podía presentarse bajo dos diferentes aspectos: i) delimitación de plataformas continentales adyacentes y ii) delimitación de las plataformas continentales opuestas. En cuanto al primer problema estimó que no sería posible proponer reglas fijas en tanto no se resolviera la cuestión de la delimitación del mar territorial entre dos Estados adyacentes. Respecto del segundo problema, manifestó que la Comisión había señalado ya que la línea de demarcación entre plataformas continentales opuestas coincidía generalmente con la línea media entre las dos costas. Pero en algunos casos la configuración de las costas podía provocar dificultades para trazar la línea media y no parecía posible, en tales casos, prescribir reglas que de una vez por todas resolvieran estas dificultades.

Dadas las objeciones formuladas por muchos gobiernos contra la propuesta de arbitraje ex aequo et bono, el relator sugirió (ibid., pág. 127) que las dos últimas frases del primer párrafo de los comentarios se enmendasen de modo que dijieran lo siguiente:

Si no puede llegarse a un acuerdo y se requiere una solución rápida, los Estados interesados deberán buscar una solución al problema de conformidad con las reglas aceptadas por ellos para el arreglo pacífico de las controversias. Si no se somete la controversia a una decisión judicial o arbitral, deberá sujetarse a un procedimiento de conciliación.

El relator propuso (ibid., pág. 145) que el artículo y el comentario quedasen redactados así:

Dos o más Estados cuyos territorios bordeen la misma plataforma continental deberán fijar fronteras en la zona de la plataforma continental mediante acuerdo. A falta de acuerdo, las partes estarán obligadas a someter la controversia a un procedimiento de conciliación.

1. Cuando la misma plataforma continental sea contigua a los territorios de dos o más Estados adyacentes, puede ser necesario trazar fronteras en la zona de la plataforma continental. Tales fronteras deben fijarse por acuerdo entre los Estados interesados. No es factible establecer ninguna regla general que deban seguir los Estados; y no es improbable que puedan surgir dificultades. Por ejemplo, puede no haberse fijado una frontera entre los mares territoriales respectivos de los Estados interesados, y no existe ninguna regla general para tales fronteras.

En los comentarios sobre el proyecto presentado a los gobiernos, la Comisión había propuesto que los Estados sometieran obligatoriamente las controversias que surgieran al respecto a un arbitraje ex aequo et bono. Habida cuenta de las objeciones formuladas por varios gobiernos a esta proposición, la Comisión la ha modificado. Si no puede llegarse a un acuerdo y se requiere una solución rápida, los Estados interesados deberán buscar una solución para el problema de conformidad con las reglas aceptadas por ellos para el arreglo pacífico de controversias. Si no se somete la controversia a una decisión judicial o arbitral, deberá sujetarse a un procedimiento de conciliación.

2. Cuando los territorios de dos Estados se hallan separados por un brazo de mar, la frontera entre sus plataformas continentales coincidirá generalmente con una línea media entre las dos costas. Sin embargo, en casos semejantes la configuración de las costas puede provocar dificultades para trazar cualquier línea media y tales dificultades deben someterse a arbitraje. En 1953 (A/2456), la Comisión aprobó el texto siguiente para el artículo 7:

1. En caso de que la misma plataforma continental sea contigua a los territorios de dos o más Estados cuyas costas estén situadas una enfrente de otra, el límite de la plataforma continental perteneciente a cada Estado será, a falta de acuerdo entre tales Estados o si circunstancias especiales no

/...

justificasen otra delimitación, la línea media equidistante, punto por punto, de las líneas de base desde las que se mide la extensión del mar territorial de cada país.

2. En caso de que la misma plataforma continental sea contigua a los territorios de dos Estados adyacentes, el límite de la plataforma continental perteneciente a cada Estado se determinará, a falta de acuerdo entre ellos o si circunstancias especiales no justificasen otra delimitación, según el principio de la equidistancia de las líneas de base desde las que se mide

La Comisión explicó que se trataba de una cláusula general de arbitraje que abarcaba, no sólo toda controversia sobre la delimitación de las plataformas continentales pertenecientes a Estados vecinos, sino, además, "las controversias que surgieren con respecto a la exploración o explotación de la plataforma continental". La Comisión señaló que, a su juicio, había "razones imperiosas" que hacían indispensable una cláusula de esta naturaleza".

Anexo A

Artículos referentes al derecho del mar, preparados por la Comisión de Derecho Internacional, junto con una enumeración de las sesiones de la Comisión en que se han examinado principalmente las materias tratadas en los respectivos artículos*.

| <u>Artículos</u> | <u>Sesiones</u> |
|------------------|--|
| 1 | 164 - 165 - 252 - 253 - 277 - 278 - 281 - 295 - 324 - 328 - 361 |
| 2 | 164 - 165 - 172 - 253 - 277 - 295 - 324 - 328 - 361 |
| 3 | 65 - 164 - 165 - 166 - 167 - 168 - 169 - 253 - 281 - 295 - 308 - 309 - 310 - 311 - 312 - 313 - 314 - 315 - 316 - 324 - 328 - 361 - 362 - 363 |
| 4 | 164 - 169 - 170 - 254 - 255 - 256 - 257 - 258 - 277 - 278 - 281 - 316 - 324 - 328 - 364 |
| 5 | 164 - 169 - 170 - 254 - 255 - 256 - 357 - 258 - 277 - 278 - 281 - 316 - 317 - 319 - 324 - 328 - 335 - 364 - 365 |
| 6 | 258 - 259 - 277 - 278 - 316 - 324 - 328 - 365 |
| 7 | 164 - 172 - 317 - 318 - 319 - 324 - 328 - 329 - 365 - 366 |
| 8 | 259 - 260 - 277 - 278 - 295 - 324 - 329 - 365 |
| 9 | 259 - 277 - 278 - 295 - 324 - 329 - 365 |
| 10 | 164 - 259 - 260 - 277 - 278 - 319 - 324 - 329 - 365 |
| 11 | 260 - 261 - 277 - 279 - 319 - 324 - 329 - 365 |
| 12 | 164 - 261 - 262 - 263 - 271 - 277 - 278 - 279 - 319 - 320 - 324 - 329 - 366 - 380 |
| 13 | 319 - 320 - 324 - 329 - 366 - 380 |
| 14 | 164 - 170 - 171 - 172 - 262 - 277 - 279 - 281 - 320 - 324 - 329 - 366 - 380 |
| 15 | 164 - 262 - 277 - 279 - 281 - 299 - 324 - 329 - 366 - 380 |
| 16 | 164 - 262 - 263 - 264 - 277 - 279 - 299 - 324 - 329 - 366 - 380 |
| 17 | 164 - 264 - 265 - 277 - 279 - 299 - 324 - 329 - 366 - 380 |
| 18 | 164 - 265 - 277 - 279 - 299 - 324 - 329 - 367 - 380 |
| 19 | 164 - 272 - 277 - 299 - 306 - 325 - 329 - 367 - 380 |
| 20 | 164 - 272 - 277 - 279 - 281 - 299 - 306 - 325 - 329 - 367 - 380 |
| 21 | 164 - 272 - 277 - 279 - 299 - 306 - 325 - 329 - 367 - 380 |

* Las actas anteriores a la sesión 331 no están traducidas al español.

Artículos

Sesiones

| | |
|----|--|
| 69 | 67 - 68 - 69 - 114 - 131 - 198 - 199 - 359 |
| 70 | 114 - 115 - 131 - 200 - 285 - 286 - 360 |
| 71 | 66 - 69 - 115 - 131 - 198 - 200 - 201 - 202 - 205 - 236 - 238 - 360 |
| 72 | 115 - 116 - 131 - 132 - 201 - 204 - 205 - 234 - 236 - 360 |
| 73 | 116 - 117 - 131 - 132 - 201 - 202 - 203 - 204 - 205 - 234 - 236 - 238 - 360 - 361 |

/...

| <u>Artículos</u> | <u>Sesiones</u> |
|------------------|---|
| 22 | 164 - 277 - 279 - 299 - 306 - 325 - 329 - 367 - 380 |
| 23 | 164 - 272 - 277 - 299 - 306 - 325 - 329 - 367 - 380 |
| 24 | 164 - 272 - 273 - 277 - 279 - 299 - 281 - 306 - 307 - 308 - 325 - 329 - 367 - 380 |
| 25 | 164 - 273 - 277 - 279 - 299 - 303 - 325 - 329 - 368 - 380 |
| 26 | 283 - 320 - 326 - 339 |
| 27 | 63 - 64 - 283 - 284 - 320 - 326 - 329 - 335 - 339 - 340 |
| 28 | 284 - 326 - 341 |
| 29 - 31 | 64 - 121 - 133 - 284 - 285 - 293 - 294 - 320 - 321 - 326 - 341 - 347 - 348 - 380 |
| 32 | 284 - 283 - 321 - 326 - 341 - 342 |
| 33 | 64 - 285 - 283 - 321 - 326 - 342 |
| 34 | 64 - 66 - 122 - 123 - 133 - 285 - 294 - 321 - 326 - 342 - 347 - 348 |
| 35 | 64 - 121 - 122 - 133 - 286 - 321 - 326 - 343 |
| 36 | 64 - 66 - 122 - 123 - 133 - 285 - 286 - 294 - 321 - 326 - 343 |
| 37 | 65 - 123 - 124 - 133 - 288 - 289 - 290 - 321 - 326 - 343 |
| 38 - 45 | 124 - 133 - 290 - 291 - 292 - 293 - 321 - 326 - 330 - 343 |
| 46 | 64 - 65 - 123 - 124 - 133 - 286 - 288 - 289 - 321 - 327 - 343 |
| 47 | 65 - 125 - 133 - 291 - 321 - 327 - 343 - 344 - 345 - 349 |
| 48 | 132 - 133 - 291 - 321 - 327 - 345 - 346 |
| 49 - 59 | 65 - 117 - 118 - 119 - 132 - 206 - 207 - 208 - 209 - 210 - 236 - 237 - 291 - 296 - 297 - 298 - 300 - 301 - 302 - 303 - 304 - 305 - 306 - 321 - 327 - 336 - 337 - 338 - 350 - 351 - 352 - 353 - 354 - 355 - 356 - 357 |
| 60 | 66 - 114 - 119 - 120 - 132 - 207 - 208 - 209 - 234 - 235 - 291 |
| 61 - 65 | 65 - 124 - 125 - 285 - 286 - 321 - 327 - 346 |
| 66 | 65 - 69 - 117 - 118 - 120 - 121 - 125 - 132 - 210 - 237 - 239 - 291 - 348 - 349 - 364 |
| 67 - 68 | 66 - 67 - 68 - 69 - 113 - 114 - 117 - 118 - 119 - 120 - 123 - 130 - 131 - 132 - 195 - 196 - 197 - 198 - 199 - 200 - 206 - 207 - 208 - 209 - 210 - 215 - 233 - 234 - 235 - 236 - 238 - 291 - 357 - 358 - 359 - 380 |

/...

Anexo B

Artículos referentes al derecho del mar preparados por la Comisión de Derecho Internacional, junto con una lista de los documentos que contienen las observaciones de los gobiernos sobre el proyecto y los artículos provisionales aprobados por la Comisión en sucesivos períodos de sesiones.

Artículo 1

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|----------------------|--|
| China | A/CN.4/99, págs. 18 a 20 |
| Dinamarca | A/CN.4/99/Add.9, pág. 3 |
| India | A/2934, pág. 31; A/CN.4/99, pág.28 |
| Israel | A/CN.4/99/Add.1, págs. 33 y 34 |
| México | A/2934, págs. 33 y 34 |
| Noruega | A/CN.4/99/Add.1, pág. 43 |
| Reino Unido | A/2934, pág. 40; A/CN.4/99/Add.1, pág.66 |
| República Dominicana | A/CN.4/99, pág. 30 |
| Suecia | A/2934, pág. 45 |
| Unión Sudafricana | A/2934, pág. 47 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 48; A/CN.4/99/Add.1, pág.90 |

Artículo 2

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|----------------------|--|
| China | A/CN.4/99, págs. 18 a 20 |
| Israel | A/CN.4/99/Add.1, págs. 33 y 34 |
| México | A/2934, págs. 33 y 34 |
| Países Bajos | A/2934, pág. 33 |
| Reino Unido | A/2934, pág. 40; A/CN.4/99/Add.1, pág.66 |
| República Dominicana | A/CN.4/99, pág. 30 |
| Suecia | A/2934, pág. 45 |
| Turquía | A/CN.4/99, págs. 43 y 44 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 48 |

/...

Artículo 3

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|---|
| Bélgica | A/2934, pág. 26; A/CN.4/99, págs. 10 y 11 |
| Camboja | A/CN.4/99/Add.2, pág. 3 |
| China | A/CN.4/99, pág. 18 |
| Dinamarca | A/CN.4/99/Add.9, págs. 3 y 4 |
| Ecuador | A/CN.4/L.63 |
| Egipto | A/2934, pág. 28 |
| El Salvador | A/2934, págs. 28 y 29 |
| Estados Unidos de América | A/2934, págs. 29 y 30; A/CN.4/99/Add.1, pág. 17 |
| Filipinas | A/2934, pág. 30; A/CN.4/99, pág. 25 |
| Haití | A/2934, págs. 30 y 31 |
| India | A/2934, pág. 31; A/CN.4/99, pág. 28 |
| Islandia | A/2934, págs. 32 y 33; A/CN.4/99/Add.2, págs. 5 a 9 |
| Israel | A/CN.4/99/Add.1, págs. 24 a 27 y pág. 34 |
| Italia | A/CN.4/99/Add.8, pág. 6 |
| Líbano | A/CN.4/99/Add.2, pág. 10 |
| México | A/2934, págs. 33 a 36 |
| Noruega | A/2934, págs. 36 y 37; A/CN.4/99/Add.1, pág. 43 |
| Países Bajos | A/2934, pág. 38; A/CN.4/99/Add.1, pág. 57 |
| Reino Unido | A/2934, págs. 40 a 42; A/CN.4/99/Add.1, págs. 66 a 68 |
| República Dominicana | A/CN.4/99, pág. 30 |
| Suecia | A/2934, págs. 45 y 46; A/CN.4/99, págs. 34 a 37 |
| Turquía | A/CN.4/99, pág. 44 |
| Unión Sudafricana | A/2934, pág. 47; A/CN.4/99, pág. 50 |
| Yugoeslavia | A/2934, págs. 48 y 49; A/CN.4/99/Add.1, págs. 90 a 92 |

Artículo 4

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|-------------------|--|
| India | A/2934, pág. 31 |
| Islandia | A/2934, pág. 32; A/CN.4/99/Add.2, pág. 4 |
| Noruega | A/2934, págs. 36 y 37 |
| Reino Unido | A/2934, págs. 42 y 43; A/CN.4/99/Add.1, págs. 69 y 70 |
| Suecia | A/2934, págs. 45 y 46 |
| Unión Sudafricana | A/2934, pág. 47; A/CN.4/99, pág. 50 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 49 |

Artículo 5

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--|
| Bélgica | A/CN.4/99, págs. 11 y 12 |
| Dinamarca | A/CN.4/99/Add.9, págs. 4 y 5 |
| Egipto | A/2934, pág. 28 |
| Estados Unidos de América | A/2934, pág. 29; A/CN.4/99/Add.1, págs. 17 y 18 |
| Haití | A/2934, pág. 31 |
| India | A/2934, pág. 31; A/CN.4/99, pág. 29 |
| Islandia | A/2934, pág. 32; A/CN.4/99/Add.2, pág. 4 |
| México | A/2934, pág. 34 |
| Noruega | A/2934, pág. 37; A/CN.4/99/Add.1, págs. 43 y 44 |
| Países Bajos | A/2934, pág. 38 |
| Reino Unido | A/2934, págs. 42 y 43; A/CN.4/99/Add.1, págs. 69 y 70 |
| Suecia | A/2934, págs. 45 a 47; A/CN.4/99, págs. 37 a 39 |
| Unión Sudafricana | A/2934, pág. 48; A/CN.4/99, pág. 50 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 49; A/CN.4/99/Add.1, págs. 92 y 93 |

Artículo 6

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|-------------|-------------------|
| México | A/2934, pág. 34 |
| Reino Unido | A/2934, pág. 43 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 49 |

Artículo 7

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|---|
| Bélgica | A/CN.4/71, págs. 5 y 6; A/CN.4/99, pág. 12 |
| Brasil | A/CN.4/99, pág. 14 |
| China | A/CN.4/99, pág. 18 |
| Dinamarca | A/CN.4/99/Add.9, págs. 4 y 5 |
| Egipto | A/2934, pág. 28 |
| Estados Unidos de América | A/CN.4/99/Add.1, págs. 18 y 19 |
| India | A/2934, pág. 31 |
| Islandia | A/2934, pág. 32; A/CN.4/99/Add.2, pág. 5 |
| Israel | A/CN.4/99/Add.1, págs. 34 a 36 |
| Noruega | A/CN.4/99/Add.1, pág. 44 |
| Reino Unido | A/2934, pág. 43; A/CN.4/99/Add.1, págs. 70 y 71 |
| República Dominicana | A/CN.4/99, pág. 30 |
| Suecia | A/2934, págs. 45 a 47; A/CN.4/99, págs. 39 y 40 |
| Turquía | A/CN.4/99, pág. 44 |
| Unión Sudafricana | A/CN.4/99, pág. 51 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 49; A/CN.4/99/Add.1, pág. 93 |

Artículo 8

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|-------------|---|
| India | A/CN.4/99/Add.3 |
| Reino Unido | A/2934, pág. 43; A/CN.4/99/Add.1, pág. 71 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 49 |

Artículo 9

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|--------------|---|
| Brasil | A/2934, pág. 27; A/CN.4/99, pág. 14 |
| India | A/CN.4/99/Add.3 |
| Países Bajos | A/2934, pág. 38 |
| Reino Unido | A/2934, pág. 43; A/CN.4/99/Add.1, pág. 71 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 49 |

Artículo 10

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|-------------------|---|
| Brasil | A/CN.4/99, págs. 14 y 15 |
| Dinamarca | A/CN.4/99/Add.9, pág. 5 |
| India | A/2934, pág. 31 |
| Islandia | A/2934, pág. 32 |
| Reino Unido | A/2934, pág. 43; A/CN.4/99/Add.1, pág. 71 |
| Unión Sudafricana | A/2934, pág. 48; A/CN.4/99, págs. 51 y 52 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 49 |

Artículo 11

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|-------------------|---|
| Bélgica | A/2934, pág. 26 |
| Brasil | A/2934, pág. 27; A/CN.4/99, págs. 14 y 15 |
| Haití | A/2934, pág. 31 |
| Noruega | A/2934, pág. 37 |
| Países Bajos | A/2934, pág. 39 |
| Reino Unido | A/2934, pág. 43; A/CN.4/99/Add.1, pág. 71 |
| Unión Sudafricana | A/2934, pág. 48; A/CN.4/99, pág. 52 |
| Yugoeslavia | A/2934, págs. 49 y 50 |

Artículo 12

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|--------------|---|
| Dinamarca | A/CN.4/99/Add.9, pág. 6 |
| India | A/2934, pág. 31 |
| Israel | A/CN.4/99/Add.1, págs. 27, 28 y 36 |
| Noruega | A/2934, págs. 36 y 37; A/CN.4/99/Add.1, pág. 44 |
| Países Bajos | A/2934, pág. 39; A/CN.4/99/Add.1, pág. 58 |
| Reino Unido | A/2934, pág. 43; A/CN.4/99/Add.1, págs. 71 y 72 |
| Suecia | A/2934, pág. 47 |
| Turquía | A/CN.4/99, págs. 41, 42 y 44 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 50; A/CN.4/99/Add.1, pág. 93 |

Artículo 13

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|--------------|---|
| Bélgica | A/CN.4/99, pág. 12 |
| India | A/2934, pág. 31; A/CN.4/99/Add.3 |
| Países Bajos | A/CN.4/99/Add.1, pág. 57 |
| Reino Unido | A/2934, pág. 43; A/CN.4/99/Add.1, pág. 71 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 50 |

Artículo 14

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|---|
| Bélgica | A/CN.4/71, págs. 3 a 7; A/2934, pág. 27; A/CN.4/99, pág. 12 |
| Birmania | A/CN.4/71, págs. 7 y 8 |
| Dinamarca | A/CN.4/71, pág. 8 |
| El Salvador | A/CN.4/71, págs. 9 y 10 |
| Estados Unidos de América | A/CN.4/71, págs. 20 a 24 |
| Francia | A/CN.4/71/Add.2 |
| Noruega | A/CN.4/71, págs. 13 a 15; A/CN.4/99/ pág. 44 |

| <u>País</u> | <u>Artículo 14 (continuación)</u> | <u>Documentos</u> |
|----------------------|-----------------------------------|--|
| Países Bajos | | A/CN.4/71, págs. 10 a 12; A/2934, pág. 39 |
| Reino Unido | | A/CN.4/71, págs. 16 a 19; A/2934, pág. 43 |
| República Dominicana | | A/CN.4/71, pág. 9 |
| Suecia | | A/CN.4/71/Add.1 |
| Yugoeslavia | | A/CN.4/71, pág. 25; A/2934, pág. 50; A/CN.4/99/Add.1, pág. 94 |

Artículo 15

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|-------------------|--|
| India | A/CN.4/99, pág. 29 |
| Israel | A/CN.4/99/Add.1, págs. 36 y 37 |
| Noruega | A/2934, pág. 37; A/CN.4/99/Add.1, pág. 45 |
| Países Bajos | A/2934, pág. 39; A/CN.4/99/Add.1, pág. 58 |
| Reino Unido | A/2934, págs. 43 y 44; A/CN.4/99/Add.1 pág. 73 |
| Unión Sudafricana | A/CN.4/99, pág. 52 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 50; A/CN.4/99/Add.1, págs. 94 y 95 |

Artículo 16

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|---|
| Dinamarca | A/CN.4/99/Add.9, págs. 6 a 8 |
| Estados Unidos de América | A/2934, pág. 29 |
| Israel | A/CN.4/99/Add.1, págs. 36 y 37 |
| Países Bajos | A/2934, pág. 39; A/CN.4/99/Add.1, pag. 58 |
| Reino Unido | A/2934, pág. 44; A/CN.4/99/Add.1, pág. 73 |
| Unión Sudafricana | A/2934, pág. 48 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 50; A/CN.4/99/Add.1, pág.96 |

Artículo 17

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|----------------------|---|
| China | A/CN.4/99, págs. 18 y 19 |
| Dinamarca | A/CN.4/99/Add.9, pág. 6 |
| India | A/2934, pág. 31 |
| Israel | A/CN.4/99/Add.1, págs. 27 y 28 y 36 y 37 |
| Italia | A/CN.4/99/Add.3, pág. 6 |
| Líbano | A/CN.4/99/Add.2, pág. 10 |
| Noruega | A/2934, pág. 37; A/CN.4/99/Add.1, pág. 45 |
| Países Bajos | A/2934, pág. 39; A/CN.4/99/Add.1, pág. 58 |
| Reino Unido | A/2934, págs. 43 y 44; A/CN.4/99/Add.1, pág. 73 |
| República Dominicana | A/CN.4/99, pág. 31 |
| Turquía | A/CN.4/99, págs. 41 a 45 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 50; A/CN.4/99/Add.1, pág. 96 |

Artículo 18

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|-------------------|---|
| India | A/CN.4/99, pág. 29 |
| Israel | A/CN.4/99/Add.1, págs. 36 y 37 |
| México | A/2934, pág. 34 |
| Países Bajos | A/2934, pág. 39 |
| Reino Unido | A/2934, pág. 44; A/CN.4/99/Add.1, pág. 73 |
| Turquía | A/CN.4/99, pág. 45 |
| Unión Sudafricana | A/2934, pág. 48; A/CN.4/99, págs. 52 y 53 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 50; A/CN.4/99/Add.1, págs. 95 y 96 |

Artículo 19

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|-------------|---|
| Reino Unido | A/2934, pág. 44; A/CN.4/99/Add.1, pág. 73 |
| Turquía | A/CN.4/99, pág. 45 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 50 |

Artículo 20

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|----------------------|---|
| China | A/CN.4/99, págs. 18 y 19 |
| Israel | A/CN.4/99/Add.1, pág. 37 |
| Noruega | A/CN.4/99/Add.1, pág. 45 |
| Reino Unido | A/2934, pág. 44; A/CN.4/99/Add.1, pág. 73 |
| República Dominicana | A/CN.4/99, pág. 31 |
| Unión Sudafricana | A/CN.4/99, pág. 53 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 50; A/CN.4/99/Add.1, pág. 96 |

Artículo 21

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|--------------|---|
| Israel | A/CN.4/99/Add.1, págs. 37 y 38 |
| Noruega | A/CN.4/99/Add.1, pág. 45 |
| Países Bajos | A/2934, pág. 39 |
| Reino Unido | A/2934, pág. 44; A/CN.4/99/Add.1, págs. 73 y 74 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 50; A/CN.4/99/Add.1, págs. 96 y 97 |

Artículo 22

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|-------------|---|
| Bélgica | A/CN.4/99, pág. 12 |
| Reino Unido | A/2934, pág. 44; A/CN.4/99/Add.1, pág. 74 |
| Turquía | A/CN.4/99, pág. 45 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 50 |

Artículo 23

[Véase artículo 22]

/...

Artículo 24

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|--------------|---|
| Bélgica | A/2934, pág. 27; A/CN.4/99, pág. 12 |
| Dinamarca | A/CN.4/99, págs. 21 y 22; A/CN.4/99/Add.9, pág. 6 |
| Egipto | A/2934, pág. 28 |
| Haití | A/2934, pág. 31 |
| Italia | A/CN.4/99/Add.8, pág. 6 |
| Noruega | A/2934, pág. 37 |
| Países Bajos | A/CN.4/99/Add.1, pág. 58 |
| Reino Unido | A/2934, págs. 43 y 44; A/CN.4/99/Add.1, págs. 74 y 75 |
| Suecia | A/2934, pág. 47 |
| Turquía | A/CN.4/99, págs. 45 a 48 |
| Yugoeslavia | A/2934, pág. 50 |

Artículo 25

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|--------------|---|
| Noruega | A/2934, pág. 37 |
| Países Bajos | A/2934, pág. 39 |
| Reino Unido | A/2934, págs. 43 y 44; A/CN.4/99/Add.1, pág. 75 |

Artículo 26

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--------------------------------|
| Estados Unidos de América | A/CN.4/99/Add.1, pág. 10 |
| Filipinas | A/CN.4/99, págs. 23 y 24 |
| Israel | A/CN.4/99/Add.1, pág. 29 |
| Países Bajos | A/CN.4/99/Add.1, pág. 46 |
| Reino Unido | A/CN.4/99/Add.1, pág. 65 |
| Turquía | A/CN.4/99, pág. 48 |
| Unión Sudafricana | A/CN.4/99/Add.1, pág. 3 |
| Yugoeslavia | A/CN.4/99/Add.1, págs. 79 y 80 |

/...

Artículo 27

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--------------------------------------|
| Bélgica | A/CN.4/99, pág. 5 |
| Estados Unidos de América | A/CN.4/99/Add.1, pág. 10 |
| India | A/CN.4/99, pág. 26 |
| Islandia | A/CN.4/99/Add.2, pág. 9 |
| Israel | A/CN.4/99/Add.1, págs. 29 y 30 |
| Países Bajos | A/CN.4/99/Add.1, pág. 46 |
| Polonia | A/CN.4/L.53 |
| Reino Unido | A/CN.4/99/Add.1, págs. 59 y 60 |
| Unión Sudafricana | A/CN.4/L.58; A/CN.4/99/Add.1, pág. 3 |

Artículo 28

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--------------------------|
| Estados Unidos de América | A/CN.4/99/Add.1, pág. 10 |
| Países Bajos | A/CN.4/99/Add.1, pág. 46 |
| Polonia | A/CN.4/L.53 |
| Reino Unido | A/CN.4/99/Add.1, pág. 65 |
| Unión Sudafricana | A/CN.4/99/Add.1, pág. 3 |
| Yugoeslavia | A/CN.4/99/Add.1, pág. 80 |

Artículos 29 a 31

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--------------------------------|
| Bélgica | A/CN.4/99, págs. 5 a 7 |
| Brasil | A/CN.4/99, pág. 13 |
| Estados Unidos de América | A/CN.4/99/Add.1, pág. 10 |
| India | A/CN.4/99, pág. 26 |
| Irlanda | A/CN.4/99/Add.4 |
| Israel | A/CN.4/99/Add.1, págs. 30 y 31 |
| Italia | A/CN.4/99/Add.8, pág. 3 |
| Noruega | A/CN.4/99/Add.1, pág. 39 |

Artículos 29 a 31 (continuación)

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|----------------------|--|
| Países Bajos | A/CN.4/99/Add.1, págs. 46 a 49 |
| Polonia | A/CN.4/L.53 |
| Reino Unido | A/CN.4/99/Add.1, págs. 60 a 62 y pág. 65 |
| República Dominicana | A/CN.4/99, pág. 31 |
| Unión Sudafricana | A/CN.4/99/Add.1, págs. 3 y 4 |
| Yugoeslavia | A/CN.4/99/Add.1, págs. 80 a 83 |

Artículo 32

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--------------------------|
| Estados Unidos de América | A/CN.4/99/Add.1, pág. 10 |
| Países Bajos | A/CN.4/99/Add.1, pág. 49 |
| Reino Unido | A/CN.4/99/Add.1, pág. 65 |
| Unión Sudafricana | A/CN.4/99/Add.1, pág. 4 |
| Yugoeslavia | A/CN.4/99/Add.1, pág. 83 |

Artículo 33

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--------------------------------|
| Bélgica | A/CN.4/99, pág. 8 |
| Estados Unidos de América | A/CN.4/99/Add.1, pág. 10 |
| Italia | A/CN.4/99/Add.8, págs. 3 y 4 |
| Noruega | A/CN.4/99/Add.1, pág. 39 |
| Países Bajos | A/CN.4/99/Add.1, págs. 49 y 50 |
| Reino Unido | A/CN.4/99/Add.1, pág. 62 |
| Unión Sudafricana | A/CN.4/99/Add.1, pág. 4 |

Artículo 34

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--------------------------------|
| Estados Unidos de América | A/CN.4/99/Add.1, pág. 10 |
| Países Bajos | A/CN.4/99/Add.1, págs. 48 a 50 |
| Unión Sudafricana | A/CN.4/99/Add.1, pág. 5 |
| Yugoeslavia | A/CN.4/99/Add.1, pág. 84 |

Artículo 35

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--------------------------------|
| China | A/CN.4/99, págs. 16 y 17 |
| Estados Unidos de América | A/CN.4/99/Add.1, pág. 10 |
| Israel | A/CN.4/99/Add.1, págs. 31 y 32 |
| Países Bajos | A/CN.4/99/Add.1, págs. 50 y 51 |

Artículo 35 (continuación)

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|-------------------|--------------------------------|
| Reino Unido | A/CN.4/99/Add.1, pág. 65 |
| Turquía | A/CN.4/99, págs. 48 y 49 |
| Unión Sudafricana | A/CN.4/99/Add.1, pág. 5 |
| Yugoeslavia | A/CN.4/99/Add.1, págs. 84 y 85 |

Artículo 36

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--------------------------------|
| Estados Unidos de América | A/CN.4/99/Add.1, pág. 10 |
| Noruega | A/CN.4/99/Add.1, págs. 39 y 40 |
| Países Bajos | A/CN.4/99/Add.1, pág. 51 |
| Unión Sudafricana | A/CN.4/99/Add.1, pág. 5 |
| Yugoeslavia | A/CN.4/99/Add.1, págs. 85 y 86 |

Artículo 37

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--------------------------|
| Estados Unidos de América | A/CN.4/99/Add.1, pág. 10 |
| Israel | A/CN.4/99/Add.1, pág. 32 |
| Países Bajos | A/CN.4/99/Add.1, pág. 51 |
| Reino Unido | A/CN.4/99/Add.1, pág. 65 |
| Unión Sudafricana | A/CN.4/99/Add.1, pág. 5 |

Artículos 38 a 45

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--------------------------|
| Bélgica | A/CN.4/99, págs. 8 y 9 |
| China | A/CN.4/99, pág. 17 |
| Estados Unidos de América | A/CN.4/99/Add.1, pág. 10 |
| Israel | A/CN.4/99/Add.1, pág. 32 |
| Italia | A/CN.4/99/Add.8, pág. 4 |
| Noruega | A/CN.4/99/Add.1, pág. 40 |

Artículos 38 a 45 (continuación)

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|-------------------|---|
| Países Bajos | A/CN.4/99/Add.1, págs. 51 a 54 |
| Polonia | A/CN.4/L.53 |
| Reino Unido | A/CN.4/99/Add.1, pág. 63 y págs. 65 y 66 |
| Unión Sudafricana | A/CN.4/99/Add.1, págs. 5 a 7 |
| Yugoeslavia | A/CN.4/99/Add.1, pág. 86 |

Artículo 46

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--------------------------------|
| Estados Unidos de América | A/CN.4/99/Add.1, pág. 10 |
| Noruega | A/CN.4/99/Add.1, pág. 40 |
| Países Bajos | A/CN.4/99/Add.1, pág. 54 |
| Polonia | A/CN.4/L.53 |
| Reino Unido | A/CN.4/99/Add.1, págs. 63 y 66 |
| Unión Sudafricana | A/CN.4/99/Add.1, pág. 7 |
| Yugoeslavia | A/CN.4/99/Add.1, pág. 86. |

Artículo 47

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|------------------------------------|
| Brasil | A/CN.4/99, pág. 13 |
| Estados Unidos de América | A/CN.4/99, pág. 10 |
| India | A/CN.4/99, pág. 26 |
| Islandia | A/CN.4/99/Add.2, pág. 9 |
| Italia | A/CN.4/99/Add.8, pág. 4 |
| Noruega | A/CN.4/99/Add.1, pág. 40 |
| Países Bajos | A/CN.4/99/Add.1, págs. 54 y 55 |
| Polonia | A/CN.4/L.53 |
| Reino Unido | A/CN.4/99/Add.1, págs. 63, 64 y 66 |
| Unión Sudafricana | A/CN.4/99/Add.1, pág. 7 |
| Yugoeslavia | A/CN.4/99, pág. 87 |

Artículo 48

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--------------------------|
| Estados Unidos de América | A/CN.4/99/Add.1, pág. 10 |
| Países Bajos | A/CN.4/99/Add.1, pág. 55 |
| Reino Unido | A/CN.4/99/Add.1, pág. 66 |
| Unión Sudafricana | A/CN.4/99/Add.1, pág. 7 |

Artículos 49 a 59

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|---|
| Bélgica | A/2456, pág. 43; A/CN.4/99, págs. 9 y 10 |
| Brasil | A/2456, pág. 44; A/CN.4/99, pág. 13 |
| Canadá | A/CN.4/99/Add.7 |
| Chile | A/2456, págs. 46 y 47; A/CN.4/99/Add.1, págs. 9 y 10 |
| China | A/CN.4/99, pág. 18 |
| Dinamarca | A/2456, págs. 49 y 50; A/CN.4/86, págs. 2 a 5; A/CN.4/99, pág. 2 |
| Ecuador | A/2456, págs. 51 y 52; A/CN.4/L.63 |
| Egipto | A/2456, pág. 52 |
| Estados Unidos de América | A/2456, pág. 53, A/CN.4/99/Add.1, págs. 10 a 16 |
| Filipinas | A/2456, pág. 53 |
| Francia | A/2456, pág. 54 |
| India | A/CN.4/99, págs. 26 a 28 |
| Islandia | A/2456, págs. 55 a 61; A/CN.4/99/Add.2, págs. 6 a 9 |
| Israel | A/2456, pág. 64; A/CN.4/99/Add.1, págs. 32 y 33 |
| Italia | A/CN.4/99/Add.8, pág. 5 |
| Noruega | A/2456, págs. 65 y 66; A/CN.4/99/Add.1, págs. 40 a 42 |
| Países Bajos | A/2456, pág. 67; A/CN.4/99/Add.1, pág. 56 |
| Reino Unido | A/2456, págs. 69 y 70; A/CN.4/99/Add.1, pág. 64 A/CN.4/99/Add.5 |

Artículo 60*

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|-------------------|
| Bélgica | A/2456, pág. 43 |
| Brasil | " , pág. 44 |
| Chile | " , págs. 46 y 47 |
| Dinamarca | " , págs. 49 y 50 |
| Ecuador | " , págs. 51 y 52 |
| Egipto | " , pág. 52 |
| Estados Unidos de América | " , pág. 53 |
| Filipinas | " , pág. 53 |
| Francia | " , pág. 54 |
| Islandia | " , págs. 55 a 61 |
| Israel | " , pág. 64 |
| Noruega | " , pág. 66 |
| Países Bajos | " , págs. 66 y 67 |
| Reino Unido | " , págs. 69 y 70 |
| Siria | " , pág. 70 |
| Suecia | " , pág. 72 |
| Unión Sudafricana | " , pág. 73 |
| Yugoeslavia | " , pág. 74 |

Artículos 61 a 65

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--------------------------------|
| Estados Unidos de América | A/CN.4/99/Add.1, pág. 16 |
| Italia | A/CN.4/99/Add.8, pág. 6 |
| Noruega | A/CN.4/99/Add.1, pág. 42 |
| Países Bajos | A/CN.4/99/Add.1, págs. 56 y 57 |
| Reino Unido | A/CN.4/99/Add.1, págs. 64 y 65 |
| Suecia | A/CN.4/99, pág. 33 |
| Unión Sudafricana | A/CN.4/99/Add.1, pág. 8 |
| Yugoeslavia | A/CN.4/99/Add.1, págs. 89 y 90 |

* Véanse también artículos 67-68.

Artículo 65

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--|
| Bélgica | A/2456, pág. 43 |
| Brasil | A/2456, pág. 44; A/CN.4/99, págs. 13 y 14 |
| Camboja | A/CN.4/99/Add.2, pág. 3 |
| Chile | A/2456, pág. 47 |
| Dinamarca | A/2456, pág. 50 |
| Ecuador | A/2456, págs. 51 y 52; A/CN.4/L.63 |
| Egipto | A/2456, pág. 52 |
| Estados Unidos de América | A/2456, pág. 53 |
| Filipinas | A/2456, pág. 53 |
| Francia | A/2456, págs. 54 y 55 |
| Islandia | A/2456, págs. 55 a 61; A/CN.4/99/Add.2, págs. 8 y 9 |
| Israel | A/2456, pág. 64 |
| Italia | A/CN.4/99/Add.8, págs. 2 y 3 |
| Noruega | A/2456, pág. 66 |
| Países Bajos | A/2456, pág. 67 |
| Reino Unido | A/2456, pág. 70; A/CN.4/99/Add.1, págs. 63 y 78 |
| República Dominicana | A/CN.4/99, pág. 30 |
| Siria | A/2456, pág. 70 |
| Suecia | A/2456, pág. 72 |
| Unión Sudafricana | A/2456, pág. 73 |
| Yugoeslavia | A/2456, pág. 75; A/CN.4/99/Add.1, pág. 87 |

Artículos 67 y 68

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|-------------|-------------------------|
| Bélgica | A/2456, págs. 42 y 43 |
| Brasil | A/2456, págs. 43 y 44 |
| Camboja | A/CN.4/99/Add.2, pág. 3 |

Artículos 67 y 68 (continuación)

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--|
| Chile | A/2456, págs. 44 y 45 |
| Dinamarca | A/2456, págs. 47 a 49; A/CN.4/86, págs. 1 y 2 |
| Ecuador | A/2456, pág. 50; A/CN.4/L.63 |
| Egipto | A/2456, pág. 52 |
| El Salvador | A/2954, págs. 28 y 29 |
| Estados Unidos de América | A/2456, pág. 52 |
| Filipinas | A/2456, pág. 53 |
| Francia | A/2456, págs. 53 y 54 |
| Islandia | A/2456, págs. 55 a 61; A/CN.4/99/Add.2, pág. 8 |
| Israel | A/2456, págs. 61 a 63 |
| Italia | A/CN.4/99/Add.8, pág. 2 |
| México | A/2934, págs. 33 y 36 |
| Noruega | A/2456, págs. 64 a 65 |
| Países Bajos | A/2456, págs. 66 y 67 |
| Reino Unido | A/2456, págs. 67 a 69; A/CN.4/99/Add.1, págs. 75 y 76 |
| República Dominicana | A/CN.4/99, págs. 30 y 31 |
| Siria | A/2456, pág. 70 |
| Suecia | A/2456, págs. 70 y 71 |
| Unión Sudafricana | A/2456, págs. 72 y 73 |
| Yugoeslavia | A/2456, págs. 73 y 74 |

Artículo 69

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|-------------|-----------------------|
| Bélgica | A/2456, págs. 42 y 43 |
| Brasil | " , págs. 43 y 44 |
| Chile | " , págs. 45 y 46 |

Artículo 69 (continuación)

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--|
| Dinamarca | A/2456, págs. 47 a 49 |
| Ecuador | " , pág. 50 |
| Egipto | " , pág. 52 |
| El Salvador | A/2934, págs. 28 y 29 |
| Estados Unidos de América | A/2456, pág. 52 |
| Filipinas | " , págs. 53 |
| Francia | " , págs. 53 y 54 |
| Islandia | " , págs. 55 a 61 |
| Israel | " , pág. 63 |
| México | A/2934, págs. 33 a 36 |
| Noruega | A/2456, págs. 64 y 65 |
| Países Bajos | " , págs. 66 y 67 |
| Reino Unido | " , pág. 69; A/CN.4/99/Add.1, pág. 76 |
| Siria | A/2456, pág. 70 |
| Suecia | " , pág. 71 |
| Unión Sudafricana | " , pág. 73 |
| Yugoeslavia | " , pág. 74 |

Artículo 70

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|-----------------------|
| Bélgica | A/2456, págs. 42 y 43 |
| Brasil | " , págs. 43 y 44 |
| Chile | " , págs. 45 y 46 |
| Dinamarca | " , págs. 47 a 49 |
| Ecuador | " , pág. 50 |
| Egipto | " , pág. 52 |
| Estados Unidos de América | " , págs. 52 y 53 |
| Filipinas | " , pág. 53 |

/...

Artículo 70 (continuación)

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|-------------------|--|
| Francia | A/2456, págs. 53 y 54 |
| Islandia | " , págs. 55 a 61 |
| Israel | " , pág. 63 |
| Noruega | " , págs. 64 y 65 |
| Países Bajos | " , págs. 66 y 67 |
| Reino Unido | " , pág. 69; A/CN.4/99/Add.1, pág. 76 |
| Siria | " , pág. 70 |
| Suecia | " , pág. 71 |
| Unión Sudafricana | " , pág. 73 |
| Yugoeslavia | " , pág. 74 |

Artículo 71

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--|
| Bélgica | A/2456, págs. 42 y 43 |
| Brasil | " , págs. 43 y 44 |
| Chile | " , págs. 45 y 46 |
| Dinamarca | " , págs. 47 a 49 |
| Ecuador | " , págs. 50 y 51 |
| Egipto | " , pág. 52 |
| Estados Unidos de América | " , pág. 53 |
| Filipinas | " , pág. 53 |
| Francia | " , págs. 53 y 54 |
| Islandia | " , págs. 55 a 61 |
| Israel | " , pág. 63 |
| Noruega | " , págs. 64 y 65 |
| Países Bajos | " , págs. 66 y 67 |
| Reino Unido | " , pág. 69; A/CN.4/99/Add.1, pág. 77 |
| Siria | " , pág. 70 |
| Suecia | " , págs. 70 y 71 |
| Unión Sudafricana | " , pág. 73 |
| Yugoeslavia | " , pág. 74 |

Artículo 72

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|--|
| Bélgica | A/2456, págs. 42 y 43 |
| Brasil | " , págs. 43 y 44 |
| Chile | " , págs. 44 a 46 |
| Dinamarca | " , págs. 47 a 49 |
| Ecuador | " , pág. 51 |
| Egipto | " , pág. 52 |
| Estados Unidos de América | " , pág. 53 |
| Filipinas | " , pág. 53 |
| Francia | " , págs. 53 y 54 |
| Islandia | " , págs. 55 a 61 |
| Israel | " , págs. 63 y 64 |
| Noruega | " , págs. 64 y 65 |
| Países Bajos | " , págs. 66 y 67 |
| Reino Unido | " , pág. 69; A/CN.4/99/Add.1, págs. 77 y 78 |
| Siria | " , pág. 70 |
| Suecia | " , pág. 72 |
| Unión Sudafricana | " , pág. 73 |
| Yugoeslavia | " , pág. 74 |

Artículo 73

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|-------------|-----------------------|
| Bélgica | A/2456, págs. 42 y 43 |
| Brasil | " , págs. 43 y 44 |
| Chile | " , págs. 44 a 46 |
| Dinamarca | " , págs. 47 a 49 |
| Ecuador | " , pág. 51 |
| Egipto | " , pág. 52 |

Artículo 73 (continuación)

| <u>País</u> | <u>Documentos</u> |
|---------------------------|-------------------|
| Estados Unidos de América | A/2456, pág. 53 |
| Filipinas | " , pág. 53 |
| Francia | " , págs. 53 y 54 |
| Islandia | " , págs. 55 a 61 |
| Israel | " , págs. 63 y 64 |
| Noruega | " , págs. 64 y 65 |
| Países Bajos | " , págs. 66 y 67 |
| Reino Unido | " , pág. 69 |
| Siria | " , pág. 70 |
| Suecia | " , pág. 72 |
| Unión Sudafricana | " , pág. 73 |
| Yugoeslavia | " , pág. 74 |
