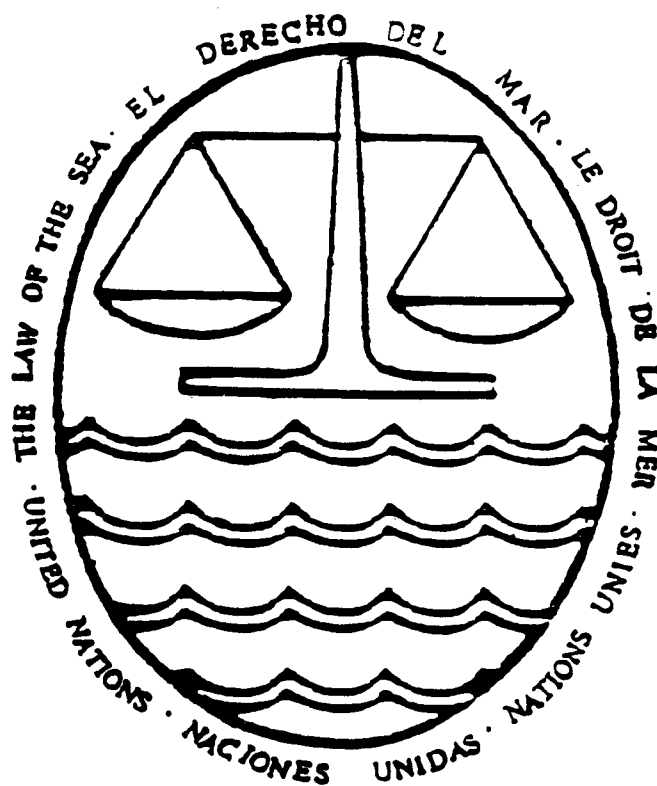


# BOLETIN DEL DERECHO DEL MAR

No. 18

JUNIO 1991



OFICINA DE ASUNTOS OCEANICOS Y DEL DERECHO DEL MAR



La publicación en el Boletín de información relativa a acontecimientos relacionados con el derecho del mar que tienen su origen en medidas y decisiones adoptadas por los Estados no implica el reconocimiento por parte de las Naciones Unidas de la validez de esas medidas y decisiones.

SE AUTORIZA LA REPRODUCCION, PARCIAL O TOTAL, DE CUALQUIER  
INFORMACION CONTENIDA EN EL BOLETIN, A CONDICION DE  
QUE SE MENCIONE LA FUENTE

INDICE

	<u>Página</u>
I. SITUACION DE LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR . . . . .	1
A. Firmas y ratificaciones al 29 de abril de 1991 . . . . .	1
B. Orden cronológico de las ratificaciones de la Convención, y las adhesiones a ella, con indicación del grupo regional a que pertenece cada Estado ratificante . . . . .	7
II. INFORMACION LEGAL RELACIONADA CON LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR . . . . .	8
A. Legislación nacional reciente recibida de los gobiernos . . . . .	8
1. Australia: Proclamación de 13 de noviembre de 1990 por la que se establece el mar territorial de Australia . . . . .	8
2. Yugoslavia: Ley de 23 de julio de 1987 relativa al mar costero y la plataforma continental . . . . .	10
B. Tratados . . . . .	28
1. Tratados bilaterales . . . . .	26
a) Acuerdo de 20 de noviembre de 1989 entre el Gobierno del Canadá y el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas con la prevención de incidentes en el mar fuera de las aguas territoriales . . . . .	26
b) Acuerdo de 12 de noviembre de 1990 sobre delimitación marítima entre el Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de las Islas Salomón . . . . .	35
c) Codicilo de 8 de noviembre de 1990 por el que se modifica el Acuerdo de 19 de enero de 1983 entre el Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de Fiji sobre la delimitación de su zona económica . . . . .	38
2. Tratados multilaterales . . . . .	39
Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 . . . . .	39

INDICE (continuación)

	<u>Página</u>
III. OTRAS INFORMACIONES . . . . .	73
A. Corte Internacional de Justicia - Comunicado Nº 91/6, de 22 de febrero de 1991. Portugal presenta una demanda contra Australia	73
B. Pesca del salmón en aguas internacionales. Resolución del Consejo de la Organización para la Conservación del Salmón en el Atlántico Norte (OCSAN) en su séptima reunión anual, celebrada del 12 al 15 de junio de 1990 en Helsinki . . . . .	76
C. Publicaciones de venta de las Naciones Unidas elaboradas por la Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar . . . . .	77

I. SITUACION DE LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

A. Firmas y ratificaciones o adhesiones al 29 de abril de 1991

Estados	Firma del Acta Final	Firma de la Convención <u>a/</u>	Ratificación de la Convención o adhesión a ella <u>b/</u>
Afganistán		18/3/83	
Albania			
Alemania <u>c/</u>	x		
Angola * <u>d/</u>	x	x	5/12/90
Antigua y Barbuda		7/2/83	2/2/89
Arabia Saudita		7/12/84	
Argelia *	x	x	
Argentina *		5/10/84	
Australia	x	x	
Austria	x	x	
Bahamas	x	x	29/7/83
Bahrein	x	x	30/5/85
Bangladesh	x	x	
Barbados	x	x	
Bélgica *	x	5/12/84	
Belice	x	x	13/8/83
Benin	x	30/8/83	
Bhután	x	x	
Bolivia *		27/11/84	
Botswana	x	5/12/84	2/5/90
Brasil * ** <u>e/</u>	x	x	22/12/88
Brunei Darussalam		5/12/84	
Bulgaria	x	x	
Burkina Faso	x	x	
Burundi	x	x	
Cabo Verde * **	x	x	10/8/87
Camboya		1/7/83	
Camerún	x	x	19/11/85
Canadá	x	x	
Colombia	x	x	
Comoras		6/12/84	
Congo	x	x	
Costa Rica *	x	x	
Côte d'Ivoire	x	x	26/3/84
Cuba * **	x	x	15/8/84
Chad	x	x	
Checoslovaquia	x	x	
Chile *	x	x	
China	x	x	
Chipre	x	x	12/12/88

Estados	Firma del Acta Final	Firma de la Convención <u>a</u> /	Ratificación de la Convención o adhesión a ella <u>b</u> /
Dinamarca	x	x	
Djibouti	x	x	
Dominica		28/3/83	
Ecuador	x		
Egipto **	x	x	26/8/83
El Salvador		5/12/84	
Emiratos Arabes Unidos	x	x	
España *	x	4/12/84	
Estados Federados de Micronesia <u>f</u> /	x		29/4/91 (a)
Estados Unidos de América	x		
Etiopía	x	x	
Fiji	x	x	10/12/82
Filipinas * **	x	x	8/5/84
Finlandia *	x	x	
Francia *	x	x	
Gabón	x	x	
Gambia	x	x	22/5/84
Ghana	x	x	7/6/83
Granada	x	x	25/4/91
Grecia *	x	x	
Guatemala		8/7/83	
Guinea *		4/10/84	6/9/85
Guinea-Bissau **	x	x	25/8/86
Guinea Ecuatorial	x	30/1/84	
Guyana	x	x	
Haití	x	x	
Honduras	x	x	
Hungría	x	x	
India	x	x	
Indonesia	x	x	3/2/86
Irán (República Islámica del) *	x	x	
Iraq *	x	x	30/7/85
Irlanda	x	x	
Islandia **	x	x	21/6/85
Islas Marianas Septentrionales <u>f</u> /	x		
Islas Marshall <u>f</u> /	x		
Islas Salomón	x	x	
Israel	x		
Italia *	x	7/12/84	
Jamahiriya Arabe Libia	x	3/12/84	



Estados	Firma del Acta Final	Firma de la Convención <u>a</u> /	Ratificación de la Convención o adhesión a ella <u>b</u> /
Jamaica	x	x	21/3/83
Japón	x	7/2/83	
Jordania	x		
Kenya	x	x	2/3/89
Kiribati			
Kuwait **	x	x	2/5/86
Lesotho	x	x	
Líbano		7/12/84	
Liberia	x	x	
Liechtenstein		30/11/84	
Luxemburgo *	x	5/12/84	
Madagascar		25/2/83	
Malasia	x	x	
Malawi		7/12/84	
Maldivas	x	x	
Mali *		19/10/83	16/7/85
Malta	x	x	
Marruecos	x	x	
Mauritania	x	x	
Mauricio	x	x	
México	x	x	18/3/83
Mónaco	x	x	
Mongolia	x	x	
Mozambique	x	x	
Myanmar	x	x	
Namibia <u>g</u> /	x	x	18/4/83
Nauru	x	x	
Nepal	x	x	
Nicaragua *		9/12/84	
Níger	x	x	
Nigeria	x	x	14/8/86
Noruega	x	x	
Nueva Zelandia	x	x	
Omán * **	x	1/7/83	17/8/89
Países Bajos	x	x	

Estados	Firma del Acta Final	Firma de la Convención <u>a</u> /	Ratificación de la Convención o adhesión a ella <u>b</u> /
Pakistán	X	X	
Panamá	X	X	
Papua Nueva Guinea	X	X	
Paraguay	X	X	26/9/86
Perú	X		
Polonia	X	X	
Portugal	X	X	
Qatar *		27/11/84	
Reino Unido	X		
República Arabe Siria			
República Centroafricana		4/12/84	
República de Corea	X	14/3/83	
República Democrática Alemana * <u>c</u> /	X	X	
República Democrática Popular Lao	X	X	
República Dominicana	X	X	
República Popular Democrática de Corea	X	X	
República Unida de Tanzania **	X	X	30/9/85
RSS de Bielorrusia *	X	X	
RSS de Ucrania *	X	X	
Rumania *	X	X	
Rwanda	X	X	
Samoa	X	28/9/84	
San Cristóbal y Nieves		7/12/84	
San Marino			
Santa Lucía	X	X	27/3/85
Santa Sede	X		
Santo Tomé y Príncipe *		13/7/83	3/11/87
San Vicente y las Granadinas	X	X	
Senegal	X	X	25/10/84
Seychelles	X	X	
Sierra Leona	X	X	
Singapur	X	X	
Somalia	X	X	24/7/89
Sri Lanka	X	X	
Sudáfrica *		5/12/84	

Estados	Firma del Acta Final	Firma de la Convención <u>a/</u>	Ratificación de la Convención o adhesión a ella <u>b/</u>
Sudán *	x	x	23/1/85
Suriname	x	x	
Suecia *	x	x	
Suiza	x	17/10/84	
Swazilandia		18/1/84	
Tailandia	x	x	
Togo	x	x	16/4/85
Tonga			
Trinidad y Tabago	x	x	25/4/86
Túnez **	x	x	24/4/85
Turquía			
Tuvalu	x	x	
Uganda	x	x	9/11/90
Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas *	x	x	
Uruguay *	x	x	
Vanuatu	x	x	
Venezuela	x		
Viet Nam	x	x	
Yemen * <u>i/</u>	x	x	
Yemen Democrático ** <u>i/</u>	x	x	21/7/87
Yugoslavia **	x	x	5/5/86
Zaire	x	22/8/83	17/2/89
Zambia	x	x	7/3/83
Zimbabwe	x	x	
<b>Total de Estados</b>	<b>144</b>	<b>156</b>	<b>47</b>

Otros (En virtud de los apartados b), c), d), e) y f) del párrafo 1 del artículo 305)	Firma del Acta Final	Firma de la Convención <u>a/</u>	Ratificación de la Convención o adhesión a ella <u>b/</u>
Comunidad Económica Europea *	x	7/12/84	
Estados Asociados de las Indias Occidentales			
Islas Cook	x	x	
Niue		5/12/84	
Territorio en Fideicomiso de las Islas del Pacífico (Palau)	x		
<b>Total de Estados y otros</b>	<b>147</b>	<b>159</b>	<b>47</b>

OTRAS ENTIDADES FIRMANTES DEL ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA

Antillas Neerlandesas  
Congreso Nacional Africano (de Sudáfrica)  
Congreso Panafricanista de Azania  
Organización de Liberación de Palestina  
Organización Popular del Africa Sudoccidental

---

a/ Los Estados que firmaron el Acta Final o la Convención hasta el 10 de diciembre de 1982 se indican con una "x". En el caso de los que firmaron en una fecha posterior, se indica la fecha correspondiente.

b/ Los Estados o entidades que se adhirieron a la Convención se indican con una "(a)", a continuación de la fecha de la adhesión.

c/ Al incorporarse la República Democrática Alemana a la República Federal de Alemania a partir del 3 de octubre de 1990, los dos Estados de Alemania se han unido para formar un Estado soberano. A partir de la fecha de la unificación, la República Federal de Alemania actuará en las Naciones Unidas bajo la designación de "Alemania". En lo tocante a la Convención sobre el Derecho del Mar, hasta la fecha no se ha recibido información alguna.

d/ Los Estados que formularon declaraciones al firmar la Convención se indican con un asterisco (\*).

e/ Los Estados que formularon declaraciones al ratificar la Convención se indican con dos asteriscos (\*\*).

f/ El Consejo de Seguridad, en su resolución 683 (1990), de 22 de diciembre de 1990, decidió que "se han alcanzado plenamente los objetivos del Acuerdo sobre Administración Fiduciaria y que ha cesado la aplicabilidad de dicho Acuerdo respecto de esas entidades".

g/ Namibia adquirió la calidad de Estado independiente el 21 de marzo de 1990 y la de Miembro de las Naciones Unidas el 23 de abril de 1990. El instrumento de ratificación fue depositado por el Consejo de las Naciones Unidas para Namibia, en nombre de Namibia, el 18 de abril de 1983.

h/ El 22 de mayo de 1990 la República Democrática Popular del Yemen y la República Árabe del Yemen se fusionaron para formar un solo Estado. A partir de esa fecha han estado representados en las Naciones Unidas como un solo Miembro con el nombre de "Yemen". El Yemen es parte en la Convención.

i/ De conformidad con la resolución 43/177 de la Asamblea General, de 15 de diciembre de 1988, a partir de esa fecha debe utilizarse la designación "Palestina" en vez de la designación "Organización de Liberación de Palestina".

B. Orden cronológico de las ratificaciones de la Convención y las adhesiones a ella, con indicación del grupo regional a que pertenece cada Estado ratificante 1/

<u>Fecha</u>	<u>Estado/entidad</u>	<u>Grupo regional</u>
1. 10 de diciembre de 1982	Fiji	Asia
2. 7 de marzo de 1983	Zambia	Africa
3. 18 de marzo de 1983	México	América Latina y el Caribe
4. 21 de marzo de 1983	Jamaica	América Latina y el Caribe
5. 18 de abril de 1983	Namibia	Africa
6. 7 de junio de 1983	Ghana	Africa
7. 29 de julio de 1983	Bahamas	América Latina y el Caribe
8. 13 de agosto de 1983	Belice	América Latina y el Caribe
9. 26 de agosto de 1983	Egipto	Africa
10. 26 de marzo de 1984	Côte d'Ivoire	Africa
11. 8 de mayo de 1984	Filipinas	Asia
12. 22 de mayo de 1984	Gambia	Africa
13. 15 de agosto de 1984	Cuba	América Latina y el Caribe
14. 25 de octubre de 1984	Senegal	Africa
15. 23 de enero de 1985	Sudán	Africa
16. 27 de marzo de 1985	Santa Lucía	América Latina y el Caribe
17. 16 de abril de 1985	Togo	Africa
18. 24 de abril de 1985	Túnez	Africa
19. 30 de mayo de 1985	Bahrein	Asia
20. 21 de junio de 1985	Islandia	Europa Occidental y otros Estados
21. 16 de julio de 1985	Malí	Africa
22. 30 de julio de 1985	Iraq	Asia
23. 6 de septiembre de 1985	Guinea	Africa
24. 30 de septiembre de 1985	República Unida de Tanzania	Africa
25. 19 de noviembre de 1985	Camerún	Africa
26. 3 de febrero de 1986	Indonesia	Asia
27. 25 de abril de 1986	Trinidad y Tabago	América Latina y el Caribe
28. 2 de mayo de 1986	Kuwait	Asia
29. 5 de mayo de 1986	Yugoslavia	Europa oriental
30. 14 de agosto de 1986	Nigeria	Africa
31. 25 de agosto de 1986	Guinea-Bissau	Africa
32. 26 de septiembre de 1986	Paraguay	América Latina y el Caribe
33. 21 de julio de 1987	Yemen	Asia
34. 10 de agosto de 1987	Cabo Verde	Africa
35. 3 de noviembre de 1987	Santo Tomé y Príncipe	Africa
36. 12 de diciembre de 1988	Chipre	Asia
37. 22 de diciembre de 1988	Brasil	América Latina y el Caribe
38. 2 de febrero de 1989	Antigua y Barbuda	América Latina y el Caribe
39. 17 de febrero de 1989	Zaire	Africa
40. 2 de marzo de 1989	Kenya	Africa
41. 24 de julio de 1989	Somalia	Africa
42. 17 de agosto de 1989	Omán	Asia
43. 2 de mayo de 1990	Botswana	Africa
44. 9 de noviembre de 1990	Uganda	Africa
45. 5 de diciembre de 1990	Angola	Africa
46. 25 de abril de 1991	Granada	América Latina y el Caribe
47. 29 de abril de 1991	*Estados Federados de Micronesia	Asia

1/ Los Estados que se han adherido a la Convención se indican con un asterisco (\*).

II. INFORMACION LEGAL RELACIONADA CON LA CONVENCION DE LAS  
NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

A. Legislación nacional reciente recibida de los gobiernos

1. Australia

Proclamación de 13 de noviembre de 1990 por la que se establece  
el mar territorial de Australia\*

[Original: inglés]

La Misión Permanente de Australia ante las Naciones Unidas saluda atentamente al Secretario General de las Naciones Unidas y desea informarle de que, el 20 de noviembre de 1990, el mar territorial de Australia se ha ampliado, mediante Proclamación, de 3 millas marinas a 12 millas marinas. Esa medida se adoptó de conformidad con el artículo 3 de la Convención de las Naciones Unidas de 1982 sobre el Derecho del Mar.

A continuación se transcribe un comunicado de prensa del Ministro de Relaciones Exteriores y Comercio y el Procurador General, emitido hoy, 13 de noviembre de 1990:

El Ministro de Relaciones Exteriores y Comercio, Senador Gareth Evans, y el Procurador General, Michael Duffy, anunciaron hoy que el Gobierno había convenido en ampliar el mar territorial de Australia de 3 millas marinas a 12 millas marinas.

Los Ministros dijeron que el derecho a un mar territorial de 12 millas estaba bien establecido internacionalmente y que Australia obtendría importantes beneficios de la ampliación a 12 millas de su soberanía sobre las aguas, el lecho del mar y el espacio aéreo correspondientes al mar territorial.

Según dijeron los Ministros, "nos permitirá controlar más eficazmente el medio ambiente marino de Australia y sus recursos vivos y no vivos. La capacidad para hacer cumplir en nuestro mar territorial ampliado a 12 millas marinas las medidas relativas a la contaminación del mar debida al petróleo y a otras causas, así como las reglamentaciones de la navegación, constituirán otra salvaguardia para la protección de zonas tan valiosas como la Gran Barrera de Arrecifes".

---

\*/ Transmitida por la Misión Permanente de Australia ante las Naciones Unidas mediante Nota Verbal Nº 269/90, de fecha 29 de noviembre de 1990.

Asimismo dará a Australia considerables beneficios en materia de defensa, aduanas y cuarentena, pues podremos ejercer nuestra soberanía, de conformidad con el derecho internacional, hasta 12 millas marinas.

Los Ministros dijeron también que el arreglo constitucional de 1979 con los gobiernos de los estados en relación con el mar frente a las costas no se vería afectado por la decisión. Se convino en esa oportunidad que dichos arreglos sólo se aplicarían al mar territorial de 3 millas marinas, independientemente de si posteriormente Australia pasaba a tener un mar territorial de 12 millas marinas.

Los Ministros dijeron que, "con arreglo a la Ley sobre mares y tierras sumergidas, se emitirá una proclamación por la cual, a partir del 20 de noviembre de 1990, se ampliará el mar territorial de Australia a 12 millas marinas".

## 2. Yugoslavia

### Ley de 23 de julio de 1987 relativa al mar costero y la plataforma continental\*

[Original: croata]\*\*

#### Artículo 1

La soberanía de la República Federativa Soviética de Yugoslavia (en adelante mencionada como "RSFY") se extenderá al mar costero de la RSFY, al espacio aéreo suprayacente y al lecho y al subsuelo de dicho mar,

El mar costero de la RSFY comprende las aguas interiores y el mar territorial.

#### Artículo 2

Las expresiones empleadas en la presente Ley tienen los significados siguientes:

- 1) "Buque mercante extranjero" significa un buque que tenga la nacionalidad de un Estado extranjero y se utilice para fines comerciales, o cualquier otro buque extranjero que no esté mencionado en los numerales 2) a 5) de este artículo;
- 2) "Buque pesquero extranjero" significa una embarcación que tenga la nacionalidad de un Estado extranjero y la finalidad de capturar peces u otros recursos vivos del mar y el lecho del mar y el equipo necesario para ello;
- 3) "Yate extranjero" significa un buque que tenga la nacionalidad de un Estado extranjero y es utilice para fines no comerciales, para diversión, deporte o recreación;
- 4) "Buque de guerra extranjero" significa un buque, incluidos los submarinos, perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado extranjero, que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, y que esté comandado por un militar y tripulado por una tripulación militar;
- 5) "Grupo de buques de guerra extranjeros" significa varios buques de guerra extranjeros que naveguen juntos bajo el mando de un oficial;
- 6) "Buque estatal extranjero" significa un buque de propiedad de un Estado extranjero o explotado por él, que no sea un buque de guerra y se utilice exclusivamente para fines no comerciales del Estado extranjero;
- 7) "Buque nuclear" significa un buque movido por energía nuclear o un buque equipado con una fuente de energía nuclear;

---

\*/ Publicada en el Diario Oficial de la República Socialista Federativa de Yugoslavia [Sluzbeni list SFRJ], Nº 49, sábado 25 de julio de 1990, págs. 1211 a 1216.

\*\*/ Traducción proporcionada por la Secretaría de las Naciones Unidas.



8) "Buque de investigación científica" significa un buque u otro objeto flotante equipado para la exploración científica o de otra índole o la explotación del mar, el lecho del mar y su subsuelo.

### Artículo 3

Las aguas interiores de la RSFY comprenden:

1) Los puertos y bahías de la costa de la tierra firme y de las islas;

2) Las bocas de los ríos;

3) Las partes del mar ubicadas entre la costa de la tierra firme y la línea de base del mar territorial mencionada en los incisos 2) y 3) del párrafo segundo del artículo 16 de la presente Ley.

La palabra "bahía", en el inciso 1) del párrafo primero del presente artículo se interpretará en el sentido de comprender toda escotadura bien determinada de la costa con una superficie igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha escotadura.

La superficie de una escotadura es la comprendida entre la línea de bajamar que sigue a la costa de la escotadura y una línea que una las líneas de bajamar de sus puntos naturales de entrada.

### Artículo 4

Los buques mercantes extranjeros pueden entrar en las aguas interiores para hacer escala en un puerto de la RSFY abierto al tráfico marítimo internacional, y los yates extranjeros también pueden hacerlo para hacer escala en otros puertos, de conformidad con los reglamentos que rijan la navegación marítima e interior.

Los buques mercantes extranjeros pueden navegar en las aguas interiores a fin de hacer escala en un puerto o salir de él o a fin de navegar entre puertos abiertos al tráfico marítimo internacional, por la ruta habitual más corta.

La autoridad administrativa federal responsable del transporte y las comunicaciones podrá, si así lo exigen los intereses de la defensa nacional o de la seguridad de la navegación, prescribir un método diferente de navegación en las aguas interiores para los buques mencionados en el párrafo segundo de este artículo.

### Artículo 5

El transporte de mercaderías y pasajeros en el mar costero de la RSFY (cabotaje) sólo podrá realizarse por buques yugoslavos.

Como excepción a lo dispuesto en el párrafo primero de este artículo, la autoridad federal competente también podrá permitir que un buque extranjero transporte mercaderías y pasajeros en el mar costero de la RSFY con arreglo a las condiciones prescritas en la legislación federal que rijan la navegación marítima e interior.

### Artículo 6

Queda prohibido el paso de buques de guerra extranjeros, buques estatales extranjeros, buques nucleares extranjeros, buques pesqueros extranjeros y buques extranjeros de investigación científica por las aguas interiores de la RSFY.

Los buques de guerra extranjeros, los buques estatales extranjeros, los buques pesqueros extranjeros y los buques extranjeros de investigación científica podrán entrar en las aguas interiores de la RSFY para realizar una estada en ellos si obtienen la previa aprobación a tal efecto; esa aprobación será otorgada:

1) Para los buques de guerra extranjeros, por la Secretaría Federal de Defensa Nacional, mediante acuerdo con la autoridad administrativa federal responsable de los asuntos exteriores;

2) Para los buques extranjeros de investigación científica, por la Secretaría Federal de Defensa Nacional, mediante acuerdo con la autoridad administrativa federal responsable de los asuntos exteriores y con la autoridad administrativa federal responsable de los asuntos internos;

3) Para los demás buques extranjeros, por la autoridad administrativa federal responsable del transporte y las comunicaciones, mediante acuerdo con la autoridad administrativa federal responsable de los asuntos exteriores y con la autoridad administrativa federal responsable de los asuntos internos;

4) Para los buques pesqueros extranjeros, por la autoridad competente de la república de que se trate.

No podrá darse aprobación a buques de guerra extranjeros de una misma nacionalidad para más de cuatro visitas por año.

No podrá darse aprobación para visitar las aguas interiores de la RSFY o permanecer en ellas a buques nucleares de guerra extranjeros, a buques extranjeros que lleven armas nucleares ni a buques de finalidad especial, si su estada pone en peligro la seguridad de la RSFY.

Tampoco podrá darse aprobación para visitar las aguas interiores de la RSFY o permanecer en ellas a un buque de guerra extranjero, si el buque, una embarcación o aeronave de dicho buque o su tripulación han participado inmediatamente antes de entrar en las aguas interiores, o han de participar después de terminada la estada o la visita, en cualesquiera actividades militares o de otra índole que puedan ser nocivas para los intereses generales o el prestigio de la RSFY.

### Artículo 7

El Consejo Ejecutivo Federal denegará el permiso de visita o estada en las aguas interiores de la RSFY o los buques de guerra extranjeros o grupos de buques de guerra extranjeros, si un buque, una embarcación o aeronave de dicho buque o su tripulación han participado inmediatamente antes de entrar en las aguas interiores, o han de participar después de terminada la estada o la visita, en cualesquiera actividades militares o de otra índole que puedan ser nocivas para los intereses generales o el prestigio de la RSFY o si no cumplen con las disposiciones de la presente Ley y demás reglamentaciones.

### Artículo 8

No podrán visitar las aguas interiores de la RSFY más de tres buques de guerra de combate y dos buques militares auxiliares de una misma nacionalidad al mismo tiempo, y siempre que entre dichos buques no figure ningún buque de superficie cuyo desplazamiento total sea mayor de 10.000 toneladas ni un submarino cuyo desplazamiento de superficie sea mayor de 4.000 toneladas.

Las visitas de buques de guerra extranjeros a las aguas interiores de la RSFY no podrán durar más de diez días.

Como excepción a lo dispuesto en los párrafos primero y segundo del presente artículo, el Consejo Ejecutivo Federal podrá, caso por caso, cuando así lo exijan los intereses especiales de la RSFY, aprobar la visita de buques de guerra extranjeros aun cuando no se hayan cumplido las condiciones prescritas en las disposiciones mencionadas.

Durante la visita a las aguas interiores de la RSFY, sólo podrá estar a bordo de los buques de guerra extranjeros la tripulación de dicho buque.

### Artículo 9

En el mar costero de la RSFY podrán efectuarse reparaciones a buques de guerra extranjeros con un desplazamiento total de hasta 10.000 toneladas o a submarinos con un desplazamiento de superficie de hasta 4.000 toneladas, después de obtener aprobación previa, que será dada por la Secretaría Federal de Defensa Nacional, mediante acuerdo con la autoridad administrativa federal responsable de los asuntos exteriores.

Las reparaciones de buques de guerra extranjeros podrán efectuarse en los astilleros y talleres de reparación militares designados por la Secretaría Federal de Defensa Nacional.

La aprobación de las reparaciones a buques de guerra extranjeros se dará dentro de los límites de disponibilidad y capacidades técnicas de los astilleros y talleres de reparación militares mencionados en el párrafo segundo del presente artículo.

En el mar costero de la RSFY no se podrán reparar más de tres buques de guerra extranjeros de la misma nacionalidad al mismo tiempo.

La autorización de reparaciones en un buque de guerra extranjero se dará por el plazo necesario para dichas reparaciones, pero dicho período no excederá de 16 meses.

Como excepción a lo dispuesto en los párrafos primero, cuarto y quinto del presente artículo, el Consejo Ejecutivo Federal podrá, caso por caso, cuando así lo exijan los intereses especiales de la RSFY, aprobar las reparaciones de buques de guerra extranjeros aun cuando no se hayan cumplido las condiciones prescritas en las disposiciones mencionadas.

No se podrá aprobar la reparación en el mar costero de la RSFY de buques nucleares de guerra extranjeros, de buques extranjeros que lleven armas nucleares ni de buques de finalidad especial cuya estada ponga en peligro la seguridad de la RSFY.

Tampoco podrá aprobarse la reparación de un buque de guerra extranjero en el mar costero de la RSFY si el buque, una embarcación o aeronave de dicho buque o su tripulación han participado inmediatamente antes de entrar en el mar costero de la RSFY, o han de participar después de terminada la reparación, en cualesquiera actividades militares o de otra índole que puedan ser nocivas para los intereses generales o el prestigio de la RSFY.

El Consejo Ejecutivo Federal denegará el permiso de reparación de un buque de guerra extranjero en el mar costero de la RSFY si el buque, una embarcación o aeronave de dicho buque o su tripulación han participado inmediatamente antes de entrar en el mar costero de la RSFY, o han de participar después de terminada la reparación, en cualesquiera actividades militares o de otra índole que puedan ser nocivas para los intereses generales o el prestigio de la RSFY o si no cumplen con las disposiciones de la presente Ley y de otras reglamentaciones.

#### Artículo 10

La reparación de un buque de guerra extranjero podrá efectuarse sobre la base de un contrato celebrado con el representante autorizado del buque de guerra extranjero por la Secretaría Federal de Defensa Nacional o, de conformidad con una autorización de la Secretaría Federal de Defensa Nacional, por la organización federal responsable de ventas y reservas de productos para fines especiales.

El buque de guerra extranjero que haya de repararse sólo podrá tener a bordo a la cantidad de tripulantes necesarios para la labor de reparación, pero esa cantidad de tripulantes no podrá ser mayor de la tercera parte del total de tripulantes del buque.

Todo buque de guerra extranjero al que se haya dado autorización para reparaciones deberá, inmediatamente después de entrar en un puerto yugoslavo, descargar su combustible y sus lubricantes, sus municiones y sus demás elementos de combate en un lugar designado para tal fin por el comandante militar responsable del puerto en que hayan de hacerse las reparaciones.

Durante el período de las reparaciones, la tripulación del buque de guerra extranjero podrá permanecer y circular en el puerto en que se están efectuando las reparaciones al buque. A pedido del comandante del buque de guerra extranjero, el comandante militar mencionado en el párrafo tercero del presente artículo podrá, mediante acuerdo con la autoridad de asuntos internos responsable del control de los pasajes de la frontera del Estado, permitir que los tripulantes del buque viajen también fuera del puerto.

Durante el período de las reparaciones al buque de guerra extranjero, los trabajadores que participen en la labor de reparación del buque estarán sujetos a las reglamentaciones yugoslavas.

#### Artículo 11

Las reparaciones a los buques estatales extranjeros, los buques extranjeros de pesca y los buques extranjeros de investigación científica podrán efectuarse en el mar costero de la RSFY luego de obtenerse aprobación previa; dicha aprobación será otorgada:

1) Para los buques estatales extranjeros, por la autoridad administrativa federal responsable del transporte y las comunicaciones, mediante acuerdo con la autoridad administrativa federal responsable de los asuntos exteriores y con la autoridad administrativa federal responsable de los asuntos internos;

2) Para los buques pesqueros extranjeros, por la autoridad competente de la república de que se trate;

3) Para los buques extranjeros de investigación científica, por la Secretaría Federal de Defensa Nacional, mediante acuerdo con la autoridad administrativa federal responsable de los asuntos exteriores y con la autoridad administrativa federal responsable de los asuntos internos.

La aprobación de las reparaciones a los buques extranjeros mencionados en el párrafo primero del presente artículo se dará dentro de los límites de disponibilidad capacidades técnicas de los astilleros de que se trate.

La aprobación para la reparación de un buque estatal extranjero o de un buque extranjero de investigación científica se dará por el plazo necesario para dichas reparaciones, siempre que no exceda de 16 meses.

#### Artículo 12

La reparación de los buques extranjeros mencionados en el artículo 11 de la presente Ley podrá efectuarse sobre la base de un contrato celebrado con el representante autorizado del buque o embarcación extranjero por la organización competente de trabajo asociado en cuyo establecimiento hayan de efectuarse las reparaciones.

El buque estatal extranjero o el buque extranjero de investigación científica que haya de repararse sólo podrá tener a bordo a la cantidad de tripulantes necesarios para la labor de reparación, pero esa cantidad de tripulantes no podrá ser mayor de la tercera parte del total de tripulantes del buque.

Durante el período de las reparaciones, la tripulación del buque o embarcación extranjero mencionado en el artículo 11 de la presente Ley podrá permanecer y circular en el puerto en que se están efectuando las reparaciones al buque. A pedido del capitán del buque o embarcación, la autoridad de asuntos internos responsable del control de los pasajes de la frontera del Estado podrá permitir que los tripulantes del buque viajen también fuera del puerto.

Durante el período de las reparaciones al buque o embarcación extranjero mencionado en el artículo 11 de la presente Ley, los trabajadores que participen en la labor de reparación del buque estarán sujetos a las reglamentaciones yugoslavas.

#### Artículo 13

Las reparaciones de buques mercantes extranjeros y yates extranjeros en el mar costero de la RSFY podrán efectuarse sin aprobación especial. La organización de trabajo asociado correspondiente u otra entidad empresarial que acepte al buque mercante extranjero o yate extranjero para reparaciones informará del hecho a la autoridad competente de la república de que se trate.

#### Artículo 14

El funcionario encargado de la autoridad administrativa federal responsable de los asuntos internos, mediante acuerdo con el funcionario encargado de la autoridad administrativa federal responsable del transporte y las comunicaciones, podrá designar zonas prohibidas en las aguas interiores.

Los buques o embarcaciones extranjeros no podrán navegar por las zonas prohibidas de las aguas interiores.

Como excepción a lo dispuesto en el párrafo segundo del presente artículo, el funcionario encargado de la autoridad administrativa federal responsable de los asuntos internos podrá, mediante acuerdo con el Secretario Federal de Defensa Nacional y con el funcionario encargado de la autoridad administrativa federal responsable del transporte y las comunicaciones, aprobar la navegación de buques o embarcaciones extranjeros en las zonas prohibidas de las aguas interiores.

El funcionario encargado de la autoridad administrativa federal responsable de los asuntos internos, mediante acuerdo con el funcionario encargado de la autoridad administrativa federal responsable del transporte y las comunicaciones, determinará a qué buques o embarcaciones nacionales, y en qué condiciones, se les permitirá navegar en las zonas prohibidas de las aguas interiores.

Si las zonas prohibidas de las aguas interiores están situadas en las rutas de navegación o en la proximidad inmediata de ellas, el documento oficial que establezca dichas zonas se publicará en el Diario Oficial de la RSFY [Sluzbeni list SFRJ] y en el boletín "Aviso a los navegantes" [Oglas za pomorce] publicado por la organización de investigaciones hidrográficas de la Secretaría Federal de Defensa Nacional.

#### Artículo 15

Si, a consecuencia de fuerza mayor o dificultad grave, un buque o embarcación extranjero se ve obligado a entrar en las aguas interiores de la RSFY, comunicará ese hecho inmediatamente a la autoridad competente en asuntos relacionados con la seguridad de la navegación en puerto.

#### Artículo 16

El mar territorial de la RSFY es una faja del mar cuya anchura es de 12 millas marinas medidas desde la línea de base y hacia el alta mar.

La línea de base está formada por:

- 1) La línea de bajamar a lo largo de la costa de la tierra firme y de las costas de las islas;
- 2) Las líneas rectas que cierran las bocas de las bahías;
- 3) Las líneas rectas que unen los puntos siguientes de la costa de la tierra firme y de las costas de las islas:
  - a) Cabo Mendra - Cabo Platamuni;

b) Cabo Zarubaca - el cabo sudoriental de la isla de Mrkan - el cabo meridional de la isla de Sv. Andrija - Cabo Bruj (en la isla de Mljet);

c) Cabo Korizmeni (en la isla de Mljet) - la isla de Glavat - Cabo Struga (en la isla de Lastovo) - Cabo Veljeg Mora (en la isla de Lastovo) - el cabo sudoriental de la isla de Kopiste - Cabo Velo Dance (en la isla de Korcula) - Cabo Proizd - el cabo sudoccidental de la isla de Vodnjak - Cabo Rat (en la isla de Drvenik Mali) - el peñón de Mulo - el peñón de Blitvenica - la isla de Purara - la isla de Balun - la isla de Mrtovac - la isla de Garmenjask Veli - el punto de Dugi Otok cuyas coordenadas son 43° 53' 12" N y 15° 10' 00" E;

d) Cabo Veli Rat (en Dugi Otok) - el peñón de Masarine - Cabo Margarina (en la isla de Susak) - los bajos de Albanez - la isla de Grunj - el peñón de Sv. Ivan en alta mar - los bajos de Mramori - la isla de Altiez - Cabo Kastanjija.

Las líneas rectas mencionadas en el numeral 3 del párrafo segundo del presente artículo se trazarán en la carta marina denominada "Mar Adriático", S-101, en una escala de 1:750.000, publicada por la organización de investigaciones hidrográficas mencionada en el párrafo quinto del artículo 14 de la presente Ley. Una reproducción de dicha carta forma parte integrante de la presente Ley.

En la determinación de la línea de base del mar territorial, las obras portuarias permanentes más exteriores que formen parte integrante del sistema portuario se considerarán parte de la costa.

El límite exterior del mar territorial es la línea cada uno de cuyos puntos está a 12 millas marinas de distancia del punto más próximo de la línea de base.

### Artículo 17

Con arreglo a las condiciones prescritas por la presente Ley y por las reglamentaciones dictadas sobre la base de ella, los buques de todos los Estados gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial de la RSFY.

La expresión "paso inocente de un buque" se entenderá en el sentido de comprender la navegación a través del mar territorial de la RSFY sin penetrar en las aguas interiores, o con el fin de dirigirse a las aguas interiores, o de llegar al alta mar saliendo de dichas aguas, mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad de la RSFY.

Si un buque de guerra extranjero se propone ejercer el derecho de paso inocente a través del mar territorial de la RSFY, el Estado de la nacionalidad de dicho buque informará del hecho a la autoridad administrativa federal responsable de los asuntos exteriores a más tardar 24 horas antes de la penetración del buque en el mar territorial de la RSFY.

Si un buque extranjero ejerce el derecho de paso inocente mencionado en el párrafo segundo del presente artículo, dicho pasaje será rápido e ininterrumpido.

Sólo se permitirá que un buque extranjero que ejerce el derecho de paso inocente se detenga o fondee en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o

se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves que estén en peligro o hayan sufrido un accidente.

#### Artículo 18

No se entenderá que el paso inocente en el sentido de lo dispuesto en el artículo 17 de la presente Ley comprende el paso de un buque extranjero a través del mar territorial de la RSFY si dicho buque realiza alguna de las siguientes actividades:

1) Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía o la integridad territorial de la RSFY o contra cualquier estructura social establecida por la Constitución de la RSFY, o que de cualquier otra forma viole los principios del derecho internacional;

2) Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase.

3) Cualquier acto destinado a obtener información o datos en perjuicio de la defensa o la seguridad de la RSFY;

4) Cualquier acto de propaganda destinado a afectar la defensa o la seguridad de la RSFY;

5) El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves;

6) El lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares;

7) El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales o sanitarios de la RSFY o de los reglamentos relativos a la entrada y permanencia de extranjeros en la RSFY;

8) Cualquier acto de contaminación intencional y grave del mar o de sus proximidades;

9) Cualesquiera actividades de pesca en el mar;

10) La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos;

11) Cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones de la RSFY;

12) Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

#### Artículo 19

Durante el paso a través del mar territorial de la RSFY, los buques pesqueros extranjeros deberán mantener en bodega o cerrados sus aparejos de pesca y demás equipos empleados para pescar o capturar otros recursos vivos del mar.

Los buques pesqueros extranjeros mencionados en el primer párrafo del presente artículo deberán atravesar el mar territorial de la RSFY por la ruta más corta a una velocidad no superior a la económica, sin detenerse ni fondear, salvo



cuando resulte indispensable por causa de fuerza mayor o dificultad grave y deberán estar claramente señalados y ser identificables como buques pesqueros.

Lo dispuesto en los párrafos primero y segundo del presente artículo no se aplicará a los buques pesqueros que tengan permiso para pescar en el mar territorial de la RSFY, mientras permanezcan en la zona en la cual se les ha permitido pescar.

#### Artículo 20

No más de tres buques de guerra extranjeros de una misma nacionalidad podrán atravesar el mar territorial de la RSFY al mismo tiempo.

Al ejercer el derecho de paso inocente por el mar territorial de la RSFY, los buques de guerra extranjeros, los buques cisterna extranjeros, los buques extranjeros de propulsión nuclear y los demás buques extranjeros que transporten sustancias nucleares u otras sustancias peligrosas o nocivas deberán utilizar los sistemas de rutas designados por un reglamento especial emitido por la autoridad administrativa federal responsable del transporte y las comunicaciones, mediante acuerdo con la Secretaría Federal de Defensa Nacional.

Los sistemas de rutas mencionados en el párrafo segundo del presente artículo se trazarán en la carta marina denominada "Mar Adriático", S-101, en una escala de 1:750.000, publicada por la organización de investigaciones hidrográficas mencionada en el párrafo quinto del artículo 14 de la presente Ley.

#### Artículo 21

Durante su paso por el mar territorial de la RSFY, los submarinos extranjeros deberán navegar en la superficie y enarbolar el pabellón de su Estado.

#### Artículo 22

El Secretario Federal de Defensa Nacional, en acuerdo con el funcionario encargado de la autoridad administrativa federal responsable de los asuntos internos y el funcionario encargado de la autoridad administrativa federal responsable del transporte y las comunicaciones, podrá suspender temporalmente, en determinadas áreas del mar territorial de la RSFY, el paso inocente de buques extranjeros, si dicha suspensión es indispensable para la protección de su seguridad.

El Secretario Federal de Defensa Nacional, en acuerdo con el funcionario encargado de la autoridad administrativa federal responsable de los asuntos internos y el funcionario encargado de la autoridad administrativa federal responsable del transporte y las comunicaciones, prescribirán qué buques nacionales, y en qué condiciones, podrán navegar a través de las áreas mencionadas en el párrafo primero del presente artículo.

El documento oficial relativo a los límites de las zonas mencionadas en el párrafo primero del presente artículo, con las adiciones necesarias, se publicarán oportunamente en el boletín "Aviso a los navegantes".

### Artículo 23

La plataforma continental de la RSFY comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas situadas fuera del límite exterior del mar territorial hasta las líneas establecidas por los tratados internacionales.

### Artículo 24

La RSFY ejerce derechos soberanos sobre la plataforma continental en relación con la exploración y la explotación de los recursos naturales de la plataforma.

Los "recursos naturales" mencionados en el párrafo primero del presente artículo comprenden los recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho y el subsuelo del mar, así como los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias, es decir, los que en el período de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo, o sólo pueden moverse en constante contacto físico con dichos lecho y subsuelo.

La expresión "otros recursos" utilizada en el párrafo primero del presente artículo significa artículos arqueológicos y otros artículos enterrados.

### Artículo 25

Los derechos a que se refiere el párrafo primero del artículo 24 de la presente Ley no afectan al régimen jurídico de las aguas suprayacentes a la plataforma continental, ni al del espacio aéreo situado sobre dichas aguas.

El ejercicio de los derechos mencionados en el párrafo primero del presente artículo no deberá constituir una transgresión ni causar un entorpecimiento injustificado de la navegación, la pesca o la conservación de los recursos vivos del mar, ni entorpecer las investigaciones oceanográficas fundamentales u otras investigaciones científicas de carácter público.

### Artículo 26

La exploración y la explotación de los recursos naturales y otros recursos de la plataforma continental de la RSFY así como la construcción, la explotación y el mantenimiento de las instalaciones y los dispositivos que sean necesarios para la exploración y la explotación mencionadas deberán realizarse con arreglo a las condiciones estipuladas en la presente Ley y en los reglamentos dictados sobre la base de ella.

Las instalaciones y los dispositivos mencionados en el párrafo primero del presente artículo deberán estar señalados permanentemente por luces y otras señales. Tales instalaciones y dispositivos deberán ser retirados cuando sean abandonados o cuando dejen de utilizarse para los fines para los cuales fueron erigidos.

#### Artículo 27

Los contratistas que se dediquen a la exploración y la explotación de los recursos naturales de la plataforma continental de la RSFY deberán establecer alrededor de las instalaciones y los dispositivos mencionados en el párrafo primero del artículo 26 de la presente Ley zonas de seguridad que podrán extenderse hasta una distancia máxima de 500 metros medida desde cada uno de los puntos exteriores de la instalación o el dispositivo.

Queda prohibida la navegación en esas zonas de seguridad, salvo cuando lo permitan reglamentos especiales.

Los contratistas mencionados en el párrafo primero del presente artículo deberán tomar medidas adecuadas en las instalaciones y los dispositivos, así como en las zonas de seguridad, para proteger al mar, al lecho del mar y a sus proximidades contra los desechos nocivos.

#### Artículo 28

Las instalaciones y los dispositivos mencionados en el párrafo primero del artículo 26 y las zonas de seguridad mencionadas en el párrafo primero del artículo 27 de la presente Ley no deberán establecerse en puntos en los que puedan entorpecer la utilización de rutas marítimas ordinarias indispensables para la navegación internacional.

#### Artículo 29

Los contratistas deberán informar a la autoridad responsable de los asuntos relacionados con la seguridad de la navegación de la construcción, de la forma de señalamiento permanente mediante luces y otras señales y del retiro de las instalaciones y los dispositivos mencionados en el artículo 26 de la presente Ley, así como del establecimiento de las zonas de seguridad a que se refiere el párrafo primero del artículo 27 de la presente Ley.

La autoridad mencionada en el párrafo primero del presente artículo publicará dichos datos en el boletín "Aviso a los navegantes".

#### Artículo 30

Se podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando las autoridades competentes tengan motivos fundados para creer que el buque extranjero o una de sus lanchas u otras embarcaciones que actúen como equipo han cometido una violación de la presente Ley o de cualquier otro reglamento de la RSFY.

La persecución de un buque extranjero sólo podrá comenzar cuando dicho buque o una de sus lanchas u otras embarcaciones que actúen como equipo se encuentre dentro de los límites del mar costero de la RSFY, y no se detenga después de que se le haya dirigido una señal visual o auditiva para que se detenga, a una distancia que le permita recibirla.

La persecución de un buque extranjero sólo podrá continuar en alta mar en caso de que no se haya interrumpido y hasta que el buque extranjero entre en su propio mar territorial o en el mar territorial de un tercer Estado.

La persecución sólo podrá ser ejercida por buques de guerra o aeronaves militares de la RSFY, o por otros buques o aeronaves autorizados a tal efecto. Para empezar la persecución no es necesario que el buque o la aeronave perseguidora esté dentro del mar costero de la RSFY.

### Artículo 31

Se aplicará una multa de 500.000 a 10.000.000 de dinares por un delito económico [privredni prijestup] a una organización de trabajo asociado u otra persona jurídica:

1) Si explora o explota los recursos naturales y otros recursos de la plataforma continental de la RSFY de manera que cause un entorpecimiento injustificado a la navegación, la pesca, la protección de los recursos vivos del mar o las investigaciones oceanográficas fundamentales u otras investigaciones de carácter público (artículo 25);

2) Si explora o explota los recursos naturales y otros recursos de la plataforma continental de la RSFY de forma contraria a las condiciones prescritas por la presente Ley o por cualquier reglamento dictado sobre la base de ella (párrafo primero del artículo 26);

3) Si no señala permanentemente mediante luces u otras señales las instalaciones o los dispositivos establecidos en la plataforma continental de la RSFY con el fin de explorar o explotar los recursos naturales y otros recursos de dicha plataforma, o si no retira las instalaciones y los dispositivos cuando cese la explotación para la cual fueron erigidos (párrafo segundo del artículo 26);

4) Si, cuando explora o explota los recursos naturales y otros recursos de la plataforma continental de la RSFY, y en las zonas de seguridad establecidas alrededor de las instalaciones y los dispositivos destinados a explorar o explotar los recursos naturales y otros recursos de la plataforma continental de la RSFY, no toma medidas adecuadas para la protección del mar, del lecho del mar y de sus proximidades contra los desechos nocivos (párrafo tercero del artículo 27);

5) Si establece instalaciones o dispositivos para explorar y explotar los recursos naturales y otros recursos de la plataforma continental de la RSFY en puntos en que puedan entorpecer la utilización de rutas marítimas ordinarias que sean indispensables para la navegación internacional (artículo 28);

La comisión de las acciones mencionadas en el párrafo primero del presente artículo, también dará lugar a que se aplique una multa de 50.000 a 500.000 dinares al funcionario responsable de la correspondiente organización de trabajo asociado u otra persona jurídica.

### Artículo 32

Se aplicará una multa de 100.000 a 1.000.000 de dinares por una infracción marítima [pomorski prekršaj] a una persona jurídica extranjera, aun cuando no tenga establecimiento comercial en la RSFY:

1) Si un buque mercante extranjero entra en las aguas interiores sin la intención de hacer escala en un puerto de la RSFY que esté abierto al tráfico marítimo internacional o si un yate extranjero entra en las aguas interiores de la

RSFY sin la intención de hacer escala en otro puerto designado por los reglamentos que rigen la navegación marítima e interna (párrafo primero del artículo 4);

2) Si un buque mercante extranjero, durante su navegación en las aguas interiores a fin de hacer escala en un puerto de la RSFY abierto al tráfico marítimo internacional, o al salir de dicho puerto, o durante la navegación entre puertos de la RSFY abiertos al tráfico marítimo internacional, no navega por la ruta acostumbrada más corta (párrafo segundo del artículo 4);

3) Si un buque transporta mercaderías o pasajeros en el mar costero de la RSFY sin el permiso de la autoridad competente (párrafo segundo del artículo 5);

4) Si un buque o embarcación navega a través de las aguas interiores de la RSFY sin la aprobación de la autoridad competente de la RSFY, salvo en caso de fuerza mayor o dificultad grave (artículo 6);

5) Si durante el período de reparaciones permanecen a bordo de un buque más tripulantes que los necesarios para la labor de reparación o más del tercio de la cantidad total de tripulantes (párrafo segundo del artículo 12);

6) Si un buque entra en una zona prohibida de las aguas interiores de la RSFY sin la aprobación de la autoridad competente (párrafo tercero del artículo 14);

7) Si un buque se ha visto obligado por causa de fuerza mayor o dificultad grave a entrar en las aguas interiores y no informa del hecho a la autoridad competente en asuntos relacionados con la seguridad de la navegación en puerto (artículo 15);

8) Si un buque pesquero extranjero, durante su paso a través del mar territorial de la RSFY, no mantiene en bodega o cerrados sus aparejos de pesca y equipos empleados para pescar o capturar otros recursos vivos del mar y del lecho del mar, o si no atraviesa el mar territorial de la RSFY por la ruta más corta a una velocidad no mayor que la económica, o si durante su pasaje se detiene o fondea en el mar territorial de la RSFY, en caso de que la detención o el fondeo no se deban a fuerza mayor o dificultad grave, o si durante su paso a través del mar territorial de la RSFY no lleva señales claras que indiquen que es un buque pesquero (párrafo primero del artículo 19);

9) Si un submarino, durante su paso a través del mar territorial de la RSFY, no navega en la superficie y no enarbola el pabellón de su Estado (artículo 21);

10) Si un buque navega por una de las zonas de seguridad establecidas alrededor de las instalaciones y los dispositivos destinados a la exploración y la explotación de los recursos naturales y otros recursos de la plataforma continental de la RSFY, a menos que se trate de una zona por la cual un reglamento especial autorice la navegación (párrafo segundo del artículo 27).

Se aplicará una multa de 20.000 a 200.000 dinares por las acciones mencionadas en el párrafo primero del presente artículo al funcionario responsable de una persona jurídica extranjera.

Se aplicará una multa de 20.000 a 200.000 dinares o una pena de prisión de hasta 30 días por una infracción de las mencionadas en el párrafo primero del

presente artículo al capitán del buque extranjero o a la persona que haga sus veces a bordo de ese buque.

### Artículo 33

Se aplicará una multa de 100.000 a 1.000.000 de dinares por una infracción a cualquier organización de trabajo asociado u otra persona jurídica que utilice un buque que, sin estar autorizado por ningún reglamento a navegar por una zona prohibida, entre en las aguas interiores o navegue por una zona prohibida de las aguas interiores en forma contraria a las condiciones establecidas (párrafo cuarto del artículo 14).

Se aplicará una multa de 20.000 a 200.000 dinares por las acciones mencionadas en el párrafo primero del presente artículo al funcionario responsable de una organización de trabajo asociado u otra persona jurídica.

Se aplicará una multa de 20.000 a 200.000 dinares o una pena de prisión de hasta 30 días por infracción en razón de las acciones mencionadas en el párrafo primero del presente artículo al capitán del buque extranjero o a la persona que haga sus veces a bordo de ese buque.

### Artículo 34

Se aplicará una multa de 50.000 a 500.000 dinares por una infracción [prekrsaj] a cualquier organización de trabajo asociado u otra persona jurídica:

1) Si acepta para reparaciones un buque mercante extranjero o un yate extranjero y no informa del hecho a la autoridad competente de la república de que se trate (artículo 13);

2) Si no informa a la autoridad competente en asuntos relacionados con la seguridad de la navegación en puerto de la forma en que estén señalados permanentemente los dispositivos e instalaciones para la exploración y la explotación de los recursos naturales y otros recursos de la plataforma continental de la RSFY, o de su retiro, o si no informa del establecimiento de las zonas de seguridad alrededor de dichos dispositivos e instalaciones (artículo 29).

También se aplicará una multa de 10.000 a 50.000 dinares por las acciones mencionadas en el párrafo primero del presente artículo al funcionario responsable de la organización de trabajo asociado u otra persona jurídica.

### Artículo 35

Se aplicará una multa de 100.000 a 1.000.000 de dinares por infracción a la persona física que realice independientemente cualquier actividad laboral individual utilizando medios de propiedad de un ciudadano que cometa las acciones mencionadas en el párrafo primero del artículo 31 de la presente Ley.

Se aplicará una multa de hasta 200.000 dinares por infracción a la persona física que cometa las acciones mencionadas en el párrafo primero del artículo 31 de la presente Ley.

Se aplicará una multa de hasta 200.000 dinares por infracción al tripulante de un buque extranjero que, durante el período de reparaciones, viaje fuera del

puerto sin la aprobación de la autoridad de asuntos internos responsable del control de los cruces de la frontera del Estado (párrafo tercero del artículo 12).

#### Artículo 36

El Consejo Ejecutivo Federal prescribirá la forma en la cual, con arreglo a las disposiciones de la presente Ley, los buques de guerra extranjeros, los buques estatales extranjeros, los yates extranjeros y los buques extranjeros de investigación científica podrán entrar, permanecer y ser reparados en el mar costero de la RSFY, así como atravesarlo, y la forma en la cual los buques pesqueros extranjeros podrán atravesar el mar territorial de la RSFY, y dictará reglamentos relativos al almacenamiento y encerramiento de los aparejos de pesca y equipos empleados para la pesca o la captura de otros recursos vivos del mar y el lecho del mar y relativos a las luces y señales especiales que deberán tener los buques pesqueros extranjeros.

#### Artículo 37

El funcionario encargado de la autoridad administrativa federal responsable de los asuntos internos, en acuerdo con el Secretario Federal de Defensa Nacional, dictará reglamentos relativos a la realización de actividades subacuáticas (fotografía subacuática, levantamientos del lecho del mar y actividades análogas).

Los reglamentos mencionados en el párrafo primero del presente artículo podrán comprender disposiciones relativas a las infracciones de dichos reglamentos por razones económicas.

#### Artículo 38

Las disposiciones de la presente Ley que se apliquen a los yates extranjeros se aplicarán también a las embarcaciones extranjeras destinadas a la diversión, el deporte o la recreación.

#### Artículo 39

En la fecha en que entre en vigor la presente Ley, dejará de tener vigencia la Ley relativa a los mares marginales y la plataforma continental de la República Socialista Federativa de Yugoslavia (Diario Oficial de la RSFY, Nos. 22/65, 25/70, 21/74 y 13/79).

#### Artículo 40

La presente Ley entrará en vigor el octavo día siguiente a la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la RSFY.

B. Tratados

1. Tratados bilaterales

- a) Acuerdo de 20 de noviembre de 1989 entre el Gobierno del Canadá y el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas relativo a la prevención de incidentes en el mar fuera de las aguas territoriales

[Original: francés, inglés y ruso]

El Gobierno del Canadá y el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, en adelante denominados "las Partes",

Deseando garantizar la seguridad de la navegación de los buques de sus respectivas fuerzas armadas y del vuelo de sus aviones militares fuera de las aguas territoriales,

Reconociendo que las acciones prohibidas por el presente Acuerdo tampoco deben realizarse contra los buques o aeronaves no militares de las Partes,

Guiados por los principios y las reglas del derecho internacional,

Han acordado lo siguiente:

Artículo I

1. A los efectos del presente Acuerdo:

a) "buque" significa:

- i. un buque de guerra perteneciente a las fuerzas armadas de una de las Partes que tenga las señales exteriores distintivas de los buques de guerra de su nacionalidad, que esté bajo el mando de un oficial de la armada de dicha Parte cuyo nombre figure en la lista de oficiales o en un documento equivalente, y cuya tripulación esté sometida a las reglas de la disciplina militar;
- ii. un buque auxiliar perteneciente a las fuerzas armadas de una de las Partes, lo cual comprende a todos los buques que estén autorizados a enarbolar el pabellón de los buques auxiliares cuando una de las Partes haya creado tal pabellón;

b) "aeronave" significa cualquier aeronave militar más pesada que el aire o más liviana que el aire que vuele piloteada, salvo las naves espaciales;

c) "formación" significa la disposición adoptada por dos o más buques que navegan y maniobran juntos.

2. El presente Acuerdo se aplicará a los buques y las aeronaves que operen fuera del mar territorial.



## Artículo II

Las Partes tomarán las medidas tendientes a ordenar a los comandantes de sus respectivos buques que observen rigurosamente el espíritu y la letra de los Reglamentos internacionales para impedir abordajes en el mar, en adelante denominados "los Reglamentos de 1972 para impedir abordajes". Las Partes reconocen que la libertad de realizar operaciones fuera del mar territorial se funda en los principios y reglas establecidos y reconocidos del derecho internacional.

## Artículo III

1. En todos los casos, los buques de las Partes que operen en las proximidades de buques de la otra se mantendrán a distancia suficiente para evitar el riesgo de abordaje, salvo cuando sea necesario mantener la ruta y la velocidad de conformidad con los Reglamentos de 1972 para impedir abordajes.
2. Los buques de una Parte que se enfrenten a una formación de la otra Parte u operen en las proximidades de ella deberán maniobrar de manera de no obstaculizar las evoluciones de dicha formación, al paso que observan los Reglamentos de 1972 para impedir abordajes.
3. Las formaciones no efectuarán ejercicios en las zonas de navegación intensa en las que existan dispositivos de separación del tráfico reconocidos internacionalmente.
4. Los buques de una Parte dedicados a la vigilancia de los buques de la otra Parte conservarán una distancia que permita evitar el riesgo de abordaje y asimismo evitarán las maniobras que obstaculicen o pongan en peligro a los buques que estén vigilando. Salvo cuando se trate de mantener la ruta y la velocidad de conformidad con los Reglamentos de 1972 para impedir abordajes, un buque de vigilancia tomará oportunamente las medidas adecuadas para no obstaculizar ni poner en peligro a los buques que esté vigilando.
5. Cuando los buques de ambas Partes estén a la vista, utilizarán para señalar las operaciones y las intenciones las señales (con banderas, sonoras o luminosas) previstas en los Reglamentos de 1972 para impedir abordajes, el Código Internacional de Señales y el Cuadro de Señales Particulares que figura en el anexo al presente Acuerdo. De noche, o de día en condiciones de mala visibilidad, o si las condiciones de iluminación o las distancias no permiten distinguir bien las señales con banderas, se utilizarán con tal fin las señales luminosas destellantes o el canal 16 de radio de muy alta frecuencia (VHF) (156,8 MHz).
6. Los buques de las Partes:
  - a) no simularán ataques apuntando cañones, rampas de misiles, tubos lanzatorpedos ni otras armas en dirección a los buques y aeronaves de la otra Parte;
  - b) no lanzarán en dirección a los buques de la otra Parte objeto alguno que pueda causar peligro para éstos o para la navegación;
  - c) no utilizarán sus proyectores ni otras fuentes luminosas con el fin de iluminar las pasarelas de navegación de los buques ni los puestos de pilotaje de las aeronaves en vuelo de la otra Parte;

- d) no utilizarán el láser de manera de causar perjuicio a la salud de la tripulación ni a los materiales a bordo de un buque o de una aeronave de la otra Parte;
- e) no lanzarán cohetes de señales en dirección a los buques o las aeronaves de la otra Parte.

7. Durante la realización de ejercicios con submarinos sumergidos, los buques de apoyo mostrarán, para advertir a los buques de la presencia de submarinos en la zona, las señales apropiadas previstas en el Código Internacional de Señales o en el Cuadro de Señales Particulares que figura en el anexo al presente Acuerdo.

8. Cuando buques de una Parte efectúen operaciones que restrinjan sus capacidades de maniobra en el sentido indicado en el inciso g) de la regla 3 de los Reglamentos de 1972 para impedir abordajes, en particular operaciones de lanzamiento o recepción de aeronaves, o de reabastecimiento en el mar, los buques de la otra Parte tomarán las medidas adecuadas para no obstaculizar las maniobras de dichos buques y se mantendrán a distancia prudencial.

#### Artículo IV

1. Los comandantes de aeronaves de ambas Partes emplearán las mayores precauciones y prudencia cuando se aproximen a los buques y aeronaves de la otra Parte, en particular de buques que ejecuten operaciones de lanzamiento o recepción de aeronaves, y en interés de la seguridad recíproca no permitirán:

- a) ataques simulados ni simulaciones de empleo de armas contra buques o aeronaves de la otra Parte;
- b) acrobacias aéreas encima de los buques de la otra Parte;
- c) lanzamientos de objetos cualesquiera en dirección a los buques de la otra Parte que puedan constituir un peligro para dichos buques o para la navegación.

2. Las aeronaves de las Partes que vuelen en la oscuridad o en condiciones que obliguen a utilizar instrumentos encenderán, siempre que sea posible, las luces de navegación.

#### Artículo V

1. Las acciones prohibidas por el presente Acuerdo a los buques y las aeronaves tampoco deberán realizarse con respecto a los buques no militares de las partes.

2. Las Partes tomarán medidas para notificar a los buques y las aeronaves no militares de cada Parte de las disposiciones del presente Acuerdo dirigidas a garantizar su mutua seguridad.

#### Artículo VI

Las Partes transmitirán, mediante el sistema establecido de avisos radiales de información y advertencia a los navegantes marítimos y aéreos, por regla general con entre tres y cinco días de anticipación, las informaciones relativas a las actividades que constituyan, fuera del mar territorial, un peligro para la navegación o para el vuelo de las aeronaves.

#### Artículo VII

1. Las partes intercambiarán oportunamente las informaciones adecuadas relativas a los casos de abordajes, accidentes que causen averías y otros incidentes del mar ocurridos entre buques y aeronaves de las Partes. Las Fuerzas Canadienses transmitirán tales informaciones por conducto del Agregado Naval u otro Agregado Militar de la URSS en Ottawa, y la Armada de la URSS por conducto del Agregado Naval canadiense o de otro Agregado Militar canadiense en Moscú.

2. Las Partes también utilizarán el procedimiento indicado en el párrafo 1 del presente artículo para intercambiar información sobre otros incidentes en el mar cuando la otra Parte estime importante recibir inmediatamente dicha información.

#### Artículo VIII

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de su firma. Podrá ser terminado por una de las Partes, con un preaviso de seis meses comunicado por escrito a la otra Parte.

#### Artículo IX

Los representantes de las Partes se reunirán dentro del plazo máximo de un año a contar de la fecha de firma del presente Acuerdo para examinar la aplicación de sus disposiciones y los medios eventuales aptos para incrementar el nivel de seguridad de la navegación de sus buques y de los vuelos de sus aeronaves fuera de las aguas territoriales. Posteriormente se organizarán consultas análogas anualmente, o con mayor frecuencia si las Partes así lo deciden.

EN FE DE LO CUAL los abajo firmantes, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

Cuadro de señales especiales 1/

Las señales siguientes deberán estar precedidas por el grupo de código YANKEE VICTOR ONE (YVI):

<u>Señales</u>	<u>Significado de las señales</u>
IR1	Estoy efectuando operaciones oceanográficas.
IR2(...)	Estoy arrastrando/remolcando un equipo hidrográfico a ... metros de popa.
IR3	Estoy recuperando mi equipo hidrográfico.
IR4	Estoy realizando operaciones de salvataje.
JH1	Estoy tratando de desencallar un buque.
MH1	Le pido que no cruce delante de mi popa.
NB1(...)	Tengo un equipo hidrográfico no remolcado en el curso ... contado a partir de mí (cuadro III del CIS).
PJ1	No puedo alterar mi curso a babor.
PJ2	No puedo alterar mi curso a estribor.

---

1/ Ambas Partes emitirán instrucciones mutuamente convenidas para el uso de las señales contenidas en el presente cuadro. Los representantes de las Partes podrán por mutuo acuerdo hacer las alteraciones y adiciones necesarias al presente cuadro.

<u>Señales</u>	<u>Significado de las señales</u>
PJ3	Atención, tengo una avería en el timón.
PP8(...)	Operaciones peligrosas en curso. Le pido que no se acerque en la dirección indicada ... contados a partir de mí (cuadro III del CIS).
QF1	Atención, he detenido mis máquinas.
QS6(...)	Voy a anclar en el curso ...
QV2	Estoy anclado con anclas múltiples y utilizo dos o más anclas o boyas a proa y a popa. Le pido que guarde distancia.
QV3	Estoy anclado en aguas profundas con equipo largado.
RT2	Tengo la intención de pasarlo a su babor.
RT3	Tengo la intención de pasarlo a su estribor.
RT4	Voy a adelantarme a usted a su babor.
RT5	Voy a adelantarme a usted a su estribor.
RT6(...)	Estoy (o la formación está) maniobrando. Le pido que se mantenga a ... a partir de mí en la dirección indicada (cuadro (III del CIS).

<u>Señales</u>	<u>Significado de las señales</u>
RT7(...)	Voy a aproximarme a su buque a estribor a una distancia de ... 100s de metros (yardas).
RT8(...)	Voy a aproximarme a su buque a babor a una distancia de ... 100s de metros (yardas).
RT9(...)	Voy a pasarlo a su popa a una distancia de ... 100s de metros (yardas).
RU2(...)	Voy a girar a babor aproximadamente dentro de ... minutos.
RU3(...)	Voy a girar a estribor aproximadamente dentro de ... minutos.
RU4	La formación se prepara para alterar el curso a babor.
RU5	La formación se prepara para alterar el curso a estribor.
RU6	Estoy haciendo maniobras. Es peligroso penetrar en la formación.
RU7	Me preparo para sumergirme.
RU8	Un submarino emergerá en un radio de dos millas a partir de mí dentro de 30 minutos. Le ruego que guarde distancia.

<u>Señales</u>	<u>Significado de las señales</u>
SL2	Le pido su curso, su velocidad y sus intenciones de paso.
TX1	Estoy haciendo un patrullaje de vigilancia de pesca.
UY1(...)	Me preparo para lanzar/recuperar aeronaves en el curso ...
UY2(...)	Me preparo para hacer ejercicios de tiro de misiles. Le pido que se mantenga a ... de mí en la dirección indicada (cuadro III del CIS).
UY3(...)	Me preparo para hacer ejercicios de artillería. Le pido que se mantenga a ... de distancia a partir de mí en la dirección indicada (cuadro III del CIS).
UY4	Me preparo para efectuar/estoy efectuando operaciones con uso de cargas explosivas.
UY5(...)	Estoy maniobrando en preparación de ejercicios de lanzamiento de torpedos en la dirección indicada a partir de mí ... (cuadro III del CIS).
UY6(...)	Me preparo para efectuar/estoy efectuando un reabastecimiento en el mar en el curso ... Le pido que guarde distancia.

<u>Señales</u>	<u>Significado de las señales</u>
UY7	Me preparo para efectuar operaciones importantes de entrenamiento anfibia con embarcaciones pequeñas y operaciones de buque a tierra. Le pido que se mantenga a ... de distancia a partir de mí en la dirección indicada (cuadro III del CIS).
UY8	Estoy maniobrando para lanzar/recuperar embarcaciones/aparatos de desembarco. Le pido que se mantenga a ... de distancia a partir de mí en la dirección indicada (cuadro III del CIS).
UY9	Me preparo para realizar/estoy realizando operaciones de helicóptero sobre mi playa de popa.
UY10*	Estoy verificando mis sistemas de artillería.
UY11*	Estoy verificando mis sistemas lanzacohetes.
UY12(...)	Me preparo para realizar/estoy realizando ejercicios de artillería/bombardeo con aeronave usando un blanco remolcado. Le pido que se mantenga a ... de distancia a partir de mí en la dirección indicada (cuadro III del CIS).
ZL1	He recibido y comprendido su señal.
ZL2	¿Ha comprendido? Le pido que lo confirme.
ZL3	Su señal ha sido recibida pero no comprendida.

---

\*/ Estas señales serán transmitidas por los buques cuando realicen verificaciones de rutina o de los sistemas de artillería y lanzamiento de misiles.



b) Acuerdo de 12 de noviembre de 1990 sobre delimitación marítima entre el Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de las Islas Salomón

[Original: francés e inglés]

El Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de las Islas Salomón, deseosos de fortalecer los vínculos de vecindad y amistad entre ambos Estados,

Reconociendo la necesidad de efectuar una delimitación precisa y equitativa de las respectivas zonas marítimas en las que ambos Estados ejercen derechos soberanos,

Fundándose en las normas y los principios pertinentes del derecho internacional, tal como se expresan en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982,

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1

1. La línea de delimitación de las zonas marítimas entre la República Francesa y las Islas Salomón es la línea que corre a lo largo de los loxódromos que unen los puntos definidos por sus coordenadas en la forma siguiente:

	<u>Latitud Sur</u>	<u>Longitud Oeste</u>
Punto 23	15° 44' 07"	158° 45' 39"
Punto 24	15° 44' 07"	158° 45' 39"
Punto 25	15° 44' 07"	158° 45' 39"
Punto 26 (a)	15° 44' 07"	158° 45' 39"

2. Dicha línea es aproximadamente equidistante entre la República Francesa en la proximidad de Nueva Caledonia y las Islas Salomón.

3. Las coordenadas geográficas mencionadas están expresadas en el SGM 1984 (Sistema Geodésico Mundial 1984).

4. La línea descrita figura en la carta anexada al presente Acuerdo.

Artículo 2

La línea descrita en el artículo 1 del presente Acuerdo será el límite marítimo entre las zonas mencionadas en dicho artículo 1 en las que las Partes ejercen, o ejercerán, de conformidad con el derecho internacional, cualesquiera jurisdicción o derechos soberanos.

Artículo 3

Toda controversia que surja entre las Partes con respecto a la interpretación o la aplicación del presente Acuerdo se resolverá por medios pacíficos, de conformidad con el derecho internacional.

Artículo 4

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de su firma.

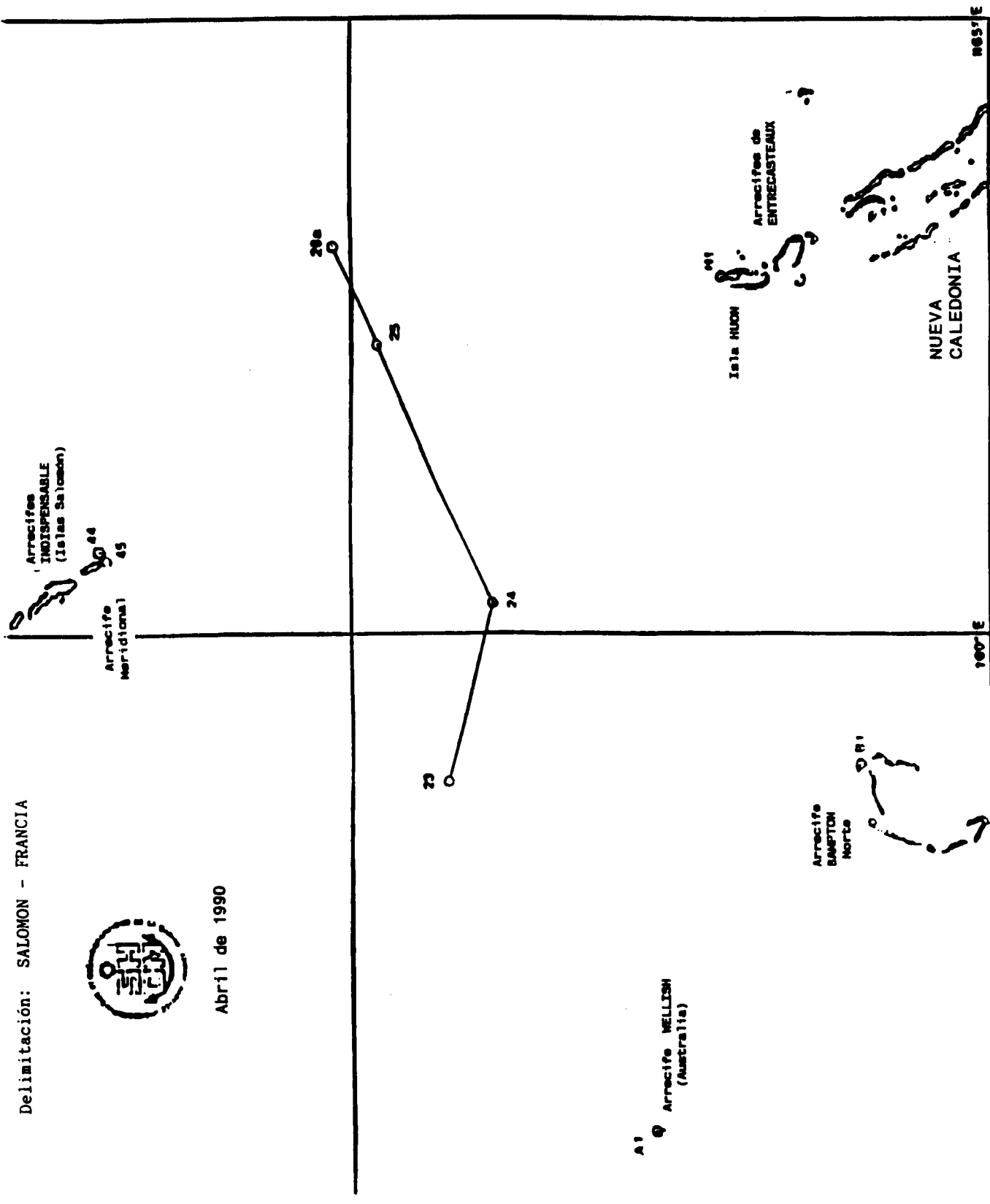
EN FE DE LO CUAL, los representantes de ambos Gobiernos, debidamente autorizados a tal efecto, han firmado el presente Acuerdo y le han colocado sus sellos.

HECHO en Honiara el 12 de noviembre de 1990, en dos originales, cada uno en los idiomas francés e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Delimitación: SALOMON - FRANCIA



Abril de 1990



105°E

100°E

A' Arrecife WELLSH (Australia)

Arrecifes INDISPENSABLE (Islas Salomon)

Arrecife Meridional 45

Arrecife SAMPTON Norte

Isla HUON

Arrecifes de ENTRECASTEUX

NUEVA CALEDONIA

20

23

24

26

D R I

- c) Codicilo de 8 de noviembre de 1990 por el que se modifica el Acuerdo de 19 de enero de 1983\* entre el Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de Fiji sobre la delimitación de su zona económica

[Original: francés e inglés]

El Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de la República de Fiji,

Deseosos de concertar un Codicilo por el que se modifique el Acuerdo entre el Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de Fiji sobre la delimitación de su zona económica firmado en Suva el 19 de enero de 1983,

Han convenido en modificar el Anexo 1.B de dicho Acuerdo en la forma siguiente:

Anexo 1

B - Entre Francia (Wallis y Futuna) y Fiji

- |    |               |                |
|----|---------------|----------------|
| 1. | 15° 53' 56" S | 177° 25' 04" W |
| 2. | 15° 17' 44" S | 178° 29' 42" W |
| 3. | 14° 47' 33" S | 179° 14' 44" W |
| 4. | 13° 19' 04" S | 179° 30' 18" E |
| 5. | 13° 14' 25" S | 179° 32' 05" E |

Las posiciones de los puntos que se indican en el presente Anexo se definen mediante latitud y longitud de acuerdo con el Sistema Geodésico Mundial de 1972 (SGM 72).

El presente Codicilo entrará en vigor en la fecha en que se firma.

EN PRUEBA DE LO CUAL los abajo firmantes, debidamente autorizados a tal efecto por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Codicilo.

HECHO en Suva, el octavo día de noviembre del año mil novecientos noventa, en dos originales, cada uno de ellos en los idiomas francés e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

---

\*/ El Acuerdo de 19 de enero de 1983, en vigor desde el 21 de agosto de 1984, se publicó en El Derecho del Mar: Acuerdos sobre fronteras marítimas (1970-1984) (publicación de las Naciones Unidas, Nº de venta: S.87.V.12), págs. 271 a 274.

## 2. Tratados multilaterales

### Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 1/

[Original: español, francés e inglés]

#### Las Partes en el presente Convenio,

Conscientes de la necesidad de preservar el medio humano en general y el medio marino en particular,

Reconociendo la seria amenaza que representan para el medio marino los sucesos de contaminación por hidrocarburos en los que intervienen buques, unidades mar adentro, puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos,

Teniendo presente la importancia que tienen las medidas de precaución y de prevención para evitar en primer lugar la contaminación por hidrocarburos, así como la necesidad de aplicar estrictamente los instrumentos internacionales existentes relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del mar, en particular el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada, y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978, y también de elaborar cuanto antes normas más elevadas para el proyecto, explotación y mantenimiento de los buques que transporten hidrocarburos y de las unidades mar adentro,

Teniendo presente además que al producirse un suceso de contaminación por hidrocarburos es fundamental actuar con prontitud y eficacia a fin de reducir al mínimo los daños que puedan derivarse de dicho suceso,

Subrayando la importancia de hacer preparativos eficaces para luchar contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos y el papel fundamental que desempeñan a este respecto los sectores petrolero y naviero,

Reconociendo además la importancia de la asistencia mutua y la cooperación internacional en cuestiones como el intercambio de información con respecto a la capacidad de los Estados para luchar contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos, la elaboración de planes de contingencia en caso de contaminación por hidrocarburos, el intercambio de informes sobre sucesos de importancia que puedan afectar al medio marino o al litoral y los intereses conexos de los Estados, así como de la investigación y desarrollo en relación con los medios de lucha contra la contaminación por hidrocarburos en el medio marino,

Teniendo en cuenta el principio de que "el que contamina paga" como principio general de derecho ambiental internacional,

Teniendo en cuenta la importancia de los instrumentos relativos a responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por

---

1/ Véase el documento de la Organización Marítima Internacional (OMI) OP/PR/CONF/25, de 28 de noviembre de 1990.

hidrocarburos, incluidos el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971, así como la necesidad imperiosa de que los Protocolos de 1984 relativos a estos convenios entren pronto en vigor,

Teniendo en cuenta además la importancia de los acuerdos y disposiciones bilaterales y multilaterales, incluidos los convenios y acuerdos regionales,

Teniendo presentes las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en particular las de su parte XII,

Conscientes de la necesidad de fomentar la cooperación internacional y de mejorar los medios existentes a escala nacional, regional y mundial para la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo, y en particular de los pequeños Estados insulares,

Considerando que el modo más eficaz de alcanzar esos objetivos es la adopción de un Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos,

Convienen:

#### Artículo 1 Disposiciones generales

1. Las Partes se comprometen, conjunta o individualmente, a tomar todas las medidas adecuadas, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio y de su Anexo, para prepararse y luchar contra sucesos de contaminación por hidrocarburos.
2. El Anexo del presente Convenio constituirá parte integrante de éste y toda referencia al presente Convenio constituirá al mismo tiempo una referencia al Anexo.
3. El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, sólo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte se cuidará de adoptar las medidas oportunas para garantizar que, dentro de lo razonable y practicable, tales buques de propiedad o servicio estatal actúen en consonancia con el presente Convenio, sin que ello perjudique las operaciones o la capacidad operativa de dichos buques.

#### Artículo 2 Definiciones

A los efectos del presente Convenio registrarán las siguientes definiciones:

1. "Hidrocarburos": el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fueloil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos refinados.

2. "Suceso de contaminación por hidrocarburos": un acaecimiento o serie de acaecimientos del mismo origen que dé o pueda dar lugar a una descarga de hidrocarburos y que represente o pueda representar una amenaza para el medio marino, o el litoral o los intereses conexos de uno o más Estados, y que exija medidas de emergencia u otra respuesta inmediata.
3. "Buque": toda nave que opere en el medio marino, del tipo que sea, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos flotantes de cualquier tipo.
4. "Unidad mar adentro": toda instalación o estructura mar adentro, fija o flotante, dedicada a actividades de explotación, explotación o producción de gas o hidrocarburos, o a la carga o descarga de hidrocarburos.
5. "Puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos": instalaciones que presentan el riesgo de que se produzca contaminación por hidrocarburos, e incluyen, entre otros, puertos marítimos, terminales petroleras, oleoductos y otras instalaciones de manipulación de hidrocarburos.
6. "Organización": la Organización Marítima Internacional.
7. "Secretario General": el Secretario General de la Organización.

### Artículo 3

#### Planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos

1. a) Cada Parte exigirá que todos los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón lleven a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos conforme a las disposiciones aprobadas por la Organización a tal efecto.  
b) Todo buque que con arreglo al subpárrafo a) deba llevar a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, quedará sujeto, mientras se halle en un puerto o una terminal mar adentro bajo la jurisdicción de una Parte, a inspección por los funcionarios que dicha Parte haya autorizado debidamente, de conformidad con las prácticas contempladas en los acuerdos internacionales vigentes o en su legislación nacional.
2. Cada Parte exigirá que las empresas explotadoras de las unidades mar adentro sometidas a su jurisdicción dispongan de planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, coordinados con los sistemas nacionales establecidos conforme a lo dispuesto en el artículo 6 y aprobados con arreglo a los procedimientos que determine la autoridad nacional competente.
3. Cada Parte exigirá que las autoridades y empresas a cargo de puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos sometidos a su jurisdicción, según estime apropiado, dispongan de planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos o de medios similares coordinados con los sistemas nacionales establecidos conforme a lo dispuesto en el artículo 6 y aprobados con arreglo a los procedimientos que determine la autoridad nacional competente.

Artículo 4  
Procedimiento de notificación de contaminación por hidrocarburos

1. Cada Parte:

- a) exigirá a los capitanes y a toda otra persona que esté a cargo de los buques que enarboleden su pabellón, así como a las personas que tengan a cargo una unidad mar adentro sometida a su jurisdicción, que notifiquen sin demora todo evento ocurrido en sus buques o unidades mar adentro que haya producido o sea probable que produzca una descarga de hidrocarburos:
  - i. en el caso de un buque, al Estado ribereño más próximo;
  - ii. en el caso de una unidad mar adentro, al Estado ribereño bajo cuya jurisdicción esté la unidad;
- b) exigirá a los capitanes y a toda otra persona que esté a cargo de los buques que enarboleden su pabellón, y a las personas que estén a cargo de una unidad mar adentro sometida a su jurisdicción, que notifiquen sin demora todo evento observado en el mar que haya producido descargas de hidrocarburos o dé lugar a la presencia de hidrocarburos:
  - i. en el caso de un buque, al Estado ribereño más próximo;
  - ii. en el caso de una unidad mar adentro, al Estado ribereño bajo cuya jurisdicción esté la unidad;
- c) exigirá a las personas que estén a cargo de puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos sometidos a su jurisdicción, que notifiquen sin demora a la autoridad nacional competente todo evento que haya producido o sea probable que produzca una descarga de hidrocarburos o dé lugar a la presencia de hidrocarburos;
- d) dará instrucciones a los buques o aeronaves del servicio de inspección marítima, así como a otros servicios y funcionarios pertinentes, para que notifiquen sin demora a la autoridad nacional competente o, según el caso, al Estado ribereño más próximo, todo evento observado en el mar o en un puerto marítimo o instalación de manipulación de hidrocarburos que haya producido una descarga de hidrocarburos o dé lugar a la presencia de hidrocarburos;
- e) pedirá a los pilotos de las aeronaves civiles que notifiquen sin demora al Estado ribereño más próximo todo suceso observado en el mar que haya producido una descarga de hidrocarburos o dé lugar a la presencia de hidrocarburos.

2. Las notificaciones previstas en el párrafo 1. a) i. se efectuarán conforme a las prescripciones elaboradas por la Organización y siguiendo las directrices y principios generales adoptados por la Organización. Las notificaciones previstas en los párrafos 1. a) ii., 1. b), 1. c) y 1. d), se efectuarán con arreglo a las directrices y principios generales aprobados por la Organización, en la medida que sea aplicable.



Artículo 5  
Medidas que procede adoptar al recibir una notificación  
de contaminación por hidrocarburos

1. Cuando una Parte reciba una de las notificaciones a que se hace referencia en el artículo 4 o cualquier información sobre contaminación facilitada por otras fuentes:

- a) evaluará el evento para determinar si se trata de un suceso de contaminación por hidrocarburos;
- b) evaluará la naturaleza, magnitud y posibles consecuencias del suceso de contaminación por hidrocarburos;
- c) informará a continuación sin demora a todos los Estados cuyos intereses se vean afectados o puedan verse afectados por tal suceso de contaminación por hidrocarburos, acompañando
  - i. pormenores de sus estimaciones y de cualquier medida que haya adoptado o piense adoptar para hacer frente al suceso;
  - ii. toda otra información que sea pertinente,

hasta que hayan terminado las medidas adoptadas para hacer frente al suceso o hasta que dichos Estados hayan decidido una acción conjunta.

2. Cuando la gravedad del suceso de contaminación por hidrocarburos lo justifique, la Parte deberá facilitar a la Organización la información a que se hace referencia en los párrafos 1. b) y 1 c) directamente o, según proceda, a través de las organizaciones o sistemas regionales pertinentes.

3. Cuando la gravedad de un suceso de contaminación por hidrocarburos lo justifique, se insta a los otros Estados que se vean afectados por él a que informen a la Organización, directamente o, según proceda, a través de las organizaciones o sistemas regionales pertinentes, de sus estimaciones de la amplitud de la amenaza para sus intereses y de toda medida que hayan adoptado o piensen adoptar.

4. Las Partes deberán utilizar en la medida de lo posible el sistema de notificación de contaminación por hidrocarburos elaborado por la Organización cuando intercambien información y se comuniquen con otros Estados y con la Organización.

Artículo 6  
Sistemas nacionales y regionales de preparación y lucha  
contra la contaminación

1. Cada Parte establecerá un sistema nacional para hacer frente con prontitud y de manera eficaz a los sucesos de contaminación por hidrocarburos. Dicho sistema incluirá como mínimo:

- a) la designación de:

- i. la autoridad nacional o las autoridades nacionales competentes responsables de la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos;
  - ii. el punto o los puntos nacionales de contacto encargados de recibir y transmitir las notificaciones de contaminación por hidrocarburos a que se hace referencia en el artículo 4; y
  - iii. una autoridad facultada por el Estado para solicitar asistencia o decidir prestarla;
- b) un plan nacional de preparación y lucha para contingencias que incluya las interrelaciones de los distintos órganos que lo integren, ya sean públicos o privados, y en el que se tengan en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.
2. Además, cada Parte, con arreglo a sus posibilidades, individualmente o mediante la cooperación bilateral o multilateral, y, si procede, en cooperación con los sectores petrolero y naviero, autoridades portuarias y otras entidades pertinentes, establecerá lo siguiente:
- a) un nivel mínimo de equipo preemplazado de lucha contra los derrames de hidrocarburos, en función de los riesgos previstos, y programas para su utilización;
  - b) un programa de ejercicios para las organizaciones de lucha contra la contaminación por hidrocarburos y de formación del personal pertinente;
  - c) planes pormenorizados y medios de comunicación para hacer frente a un suceso de contaminación por hidrocarburos. Tales medios estarán disponibles de forma permanente; y
  - d) un mecanismo o sistema para coordinar la lucha contra un suceso de contaminación por hidrocarburos, incluidos, si procede, los medios que permitan movilizar los recursos necesarios.
3. Cada Parte se asegurará de que se facilite a la Organización, directamente o a través de la organización o sistema regional pertinente, información actualizada con respecto a:
- a) la dirección, los datos sobre telecomunicaciones y, si procede, las zonas de responsabilidad de las autoridades y entidades a que se hace referencia en el párrafo 1. a);
  - b) el equipo de lucha contra la contaminación y los conocimientos especializados en disciplinas relacionadas con la lucha contra la contaminación por hidrocarburos y el salvamento marítimo que puedan ponerse a disposición de otros Estados cuando éstos lo soliciten; y
  - c) su plan nacional para contingencias.

Artículo 7  
Cooperación internacional en la lucha contra la contaminación

1. Las Partes acuerdan que, en la medida de sus posibilidades y a reserva de los recursos pertinentes de que dispongan, cooperarán y facilitarán servicios de asesoramiento, apoyo técnico y equipo para hacer frente a un suceso de contaminación por hidrocarburos, cuando la gravedad de dicho suceso lo justifique. a petición de la Parte afectada o que pueda verse afectada. La financiación de los gastos derivados de tal ayuda se efectuará con arreglo a lo dispuesto en el Anexo del presente Convenio.
2. Toda Parte que haya solicitado asistencia podrá pedir a la Organización que ayude a determinar fuentes de financiación provisional de los gastos a que se hace referencia en el párrafo 3.
3. De conformidad con los acuerdos internacionales aplicables, cada Parte adoptará las medidas de carácter jurídico o administrativo necesarias para facilitar:
  - a) la llegada a su territorio, utilización y salida de los buques, aeronaves y demás medios de transporte que participen en la lucha contra un suceso de contaminación por hidrocarburos o que transporten el personal, mercancías, materiales y equipo necesarios para hacer frente a dicho suceso; y
  - b) la entrada, salida y paso con rapidez por su territorio del personal, mercancías, materiales y equipo a que se hace referencia en el subpárrafo a).

Artículo 8  
Investigación y desarrollo

1. Las Partes convienen en cooperar directamente o, según proceda, a través de la Organización o de las organizaciones o sistemas regionales pertinentes, con el fin de difundir e intercambiar los resultados de los programas de investigación y desarrollo destinados a perfeccionar los últimos adelantos en la esfera de la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, incluidas las tecnologías y técnicas de vigilancia, contención, recuperación, dispersión, limpieza, y otros medios para minimizar o mitigar los efectos de la contaminación producida por hidrocarburos, así como las técnicas de restauración.
2. Con este fin, las Partes se comprometen a establecer directamente o, según proceda, a través de la Organización o de las organizaciones o sistemas regionales pertinentes, los vínculos necesarios entre los centros e instituciones de investigación de las Partes.
3. Las Partes convienen en cooperar directamente o a través de la Organización o de las organizaciones o sistemas regionales pertinentes con el fin de fomentar, según proceda, la celebración periódica de simposios internacionales sobre temas pertinentes, incluidos los avances tecnológicos en técnicas y equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos.
4. Las Partes acuerdan impulsar a través de la Organización u otras organizaciones internacionales competentes la elaboración de normas que permitan

asegurar la compatibilidad de técnicas y equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos.

Artículo 9  
Cooperación técnica

1. Las Partes se comprometen, directamente o a través de la Organización y otros organismos internacionales, según proceda, en lo que respecta a la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, a facilitar a las Partes que soliciten asistencia técnica, apoyo destinado a:

- a) la formación de personal;
- b) garantizar la disponibilidad de tecnologías, equipo e instalaciones pertinentes;
- c) facilitar la adopción de otras medidas y disposiciones para prepararse y luchar contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos;
- d) iniciar programas conjuntos de investigación y desarrollo.

2. Las Partes se comprometen a cooperar activamente, con arreglo a sus legislaciones, reglamentos y políticas nacionales, en la transferencia de tecnología relacionada con la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos.

Artículo 10  
Fomento de la cooperación bilateral y multilateral para la preparación y la lucha contra la contaminación

Las Partes procurarán establecer acuerdos bilaterales o multilaterales para la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos. Del texto de dichos acuerdos se enviarán copias a la Organización, que las pondrá a disposición de todas las Partes que lo soliciten.

Artículo 11  
Relación con otros convenios y acuerdos internacionales

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará en el sentido de que modifica los derechos u obligaciones adquiridos por las Partes en virtud de otros convenios o acuerdos internacionales.

Artículo 12  
Disposiciones institucionales

1. Las Partes designan a la Organización, a reserva de su consentimiento y de la disponibilidad de recursos suficientes que permitan mantener la actividad, para realizar las siguientes funciones y actividades:

- a) servicios de información:
  - i. recibir, cotejar y distribuir, previa solicitud, la información facilitada por las Partes (véanse, por ejemplo, los artículos 5 2., 5 3., 6 3. y 10., y la información pertinente de otras fuentes; y

- ii. prestar asistencia para determinar fuentes de financiación provisional de los gastos (véase, por ejemplo, el artículo 7 2.);
- b) educación y formación:
- i. fomentar la formación en el campo de la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos (véase, por ejemplo, el artículo 9); y
  - ii. fomentar la celebración de simposios internacionales (véase, por ejemplo, el artículo 8 3.);
- c) servicios técnicos:
- i. facilitar la cooperación en las actividades de investigación y desarrollo (véanse, por ejemplo, los artículos 8 1., 8 2., 8 4. y 9 1. d));
  - ii. facilitar asesoramiento a los Estados que vayan a establecer medios nacionales o regionales de lucha contra la contaminación; y
  - iii. analizar la información facilitada por las Partes (véanse, por ejemplo, los artículos 5 2., 5 3., 5 4., 6 3. y 8 1.) y la información pertinente de otras fuentes y dar asistencia o proporcionar información a los Estados;
- d) asistencia técnica:
- i. facilitar la prestación de asistencia técnica a los Estados que vayan a establecer medios nacionales o regionales de lucha contra la contaminación; y
  - ii. facilitar la prestación de asistencia técnica y asesoramiento a los Estados que lo soliciten y que se enfrenten a sucesos importantes de contaminación por hidrocarburos.

2. Al llevar a cabo las actividades que se especifican en el presente artículo, la Organización procurará reforzar la capacidad de los Estados, individualmente o a través de sistemas regionales, para la preparación y la lucha contra los sucesos de contaminación, aprovechando la experiencia de los Estados y los acuerdos regionales y del sector industrial, y tendrá particularmente en cuenta las necesidades de los países en desarrollo.

3. Las disposiciones del presente artículo serán implantadas de conformidad con un programa que la Organización elaborará y mantendrá sometido a examen.

### Artículo 13 Evaluación del Convenio

Las Partes evaluarán, en el marco de la Organización, la eficacia del Convenio a la vista de sus objetivos, especialmente con respecto a los principios subyacentes de cooperación y asistencia.

Artículo 14  
Enmiendas

1. El presente Convenio podrá ser enmendado por uno de los procedimientos expuestos a continuación.
2. Enmienda previo examen por la Organización:
  - a) toda enmienda propuesta por una Parte en el Convenio será sometida a la Organización y distribuida por el Secretario General a todos los Miembros de la Organización y todas las Partes por lo menos seis meses antes de su examen;
  - b) toda enmienda propuesta y distribuida como se acaba de indicar será remitida al Comité de Protección del Medio Marino de la Organización para su examen;
  - c) las Partes en el Convenio, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité de Protección del Medio Marino;
  - d) las enmiendas serán aprobadas por una mayoría de dos tercios exclusivamente de las Partes en el Convenio presentes y votantes;
  - e) si fueran aprobadas de conformidad con lo dispuesto en el subpárrafo d), las enmiendas serán comunicadas por el Secretario General a todas las Partes en el Convenio para su aceptación;
  - f)
    - i. toda enmienda a un artículo o al Anexo del Convenio se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de las Partes;
    - ii. toda enmienda a un apéndice se considerará aceptada al término de un plazo, no menor de 10 meses, que determinará el Comité de Protección del Medio Marino en el momento de su aprobación, salvo que, dentro de ese plazo, un tercio cuando menos de las partes comuniquen al Secretario General que ponen una objeción;
  - g)
    - i. toda enmienda a un artículo o al Anexo del Convenio aceptada de conformidad con lo dispuesto en el subpárrafo f) i. entrará en vigor seis meses después de la fecha en que se considere que ha sido aceptada con respecto a las Partes que hayan notificado al Secretario General que la han aceptado;
    - ii. toda enmienda a un apéndice aceptada de conformidad con lo dispuesto en el subpárrafo f) ii. entrará en vigor seis meses después de la fecha en que se considere que ha sido aceptada con respecto a todas las Partes salvo las que, con anterioridad a dicha fecha, hayan comunicado al Secretario General que ponen una objeción. Las Partes podrán en cualquier momento retirar la objeción que hayan puesto anteriormente remitiendo al Secretario General una notificación por escrito a tal efecto.

3. Enmienda mediante una conferencia:

- a) a solicitud de cualquier Parte con la que se muestre conforme un tercio cuando menos de las Partes, el Secretario General convocará una conferencia de Partes en el Convenio para examinar enmiendas al Convenio;
- b) toda enmienda aprobada en tal conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes será comunicada por el Secretario General a todas las Partes para su aceptación;
- c) salvo que la Conferencia decida otra cosa, se considerará que la enmienda ha sido aceptada y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos estipulados en los apartados f) y g) del párrafo 2.

4. Para la aprobación y entrada en vigor de una enmienda consistente en la adición de un anexo o de un apéndice se seguirá el mismo procedimiento que para la enmienda del Anexo.

5. Toda Parte que no haya aceptado una enmienda a un artículo o al Anexo de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2. f) i. o una enmienda consistente en la adición de un anexo o un apéndice de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4., o que haya comunicado que pone objeciones a una enmienda a un apéndice en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2. f) ii., será considerada como no Parte por lo que se refiere exclusivamente a la aplicación de esa enmienda, y seguirá considerada como tal hasta que remita la notificación por escrito de aceptación o de retirada de la objeción a que se hace referencia en los párrafos 2. f) i. y 2. g) ii.

6. El Secretario General informará a todas las Partes de toda enmienda que entre en vigor en virtud de lo dispuesto en el presente artículo, así como de la fecha de entrada en vigor.

7. Toda notificación de aceptación o de objeción a una enmienda o de retirada de la objeción en virtud del presente artículo será dirigida por escrito al Secretario General, quien informará a las Partes de que se ha recibido tal notificación y de la fecha en que fue recibida.

8. Todo apéndice del Convenio contendrá solamente disposiciones de carácter técnico.

Artículo 15

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma, en la sede de la Organización, desde el 30 de noviembre de 1990 hasta el 29 de noviembre de 1991 y posteriormente seguirá abierto a la adhesión. Los Estados podrán constituirse en Partes en el presente Convenio mediante:

- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) adhesión.

2. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.

Artículo 16  
Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos quince Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado los pertinentes instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15.

2. Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Convenio una vez satisfechos los requisitos para la entrada en vigor de éste, pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirán efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o tres meses después de la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente, si ésta es posterior.

3. Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación o adhesión con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, éste comenzará a regir tres meses después de la fecha en que fue depositado el instrumento pertinente.

4. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Convenio en virtud del artículo 14, se considerará referido al Convenio en su forma enmendada.

Artículo 17  
Denuncia

1. El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquier Parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el presente Convenio haya entrado en vigor para dicha Parte.

2. La denuncia se efectuará mediante notificación por escrito dirigida al Secretario General.

3. La denuncia surtirá efecto transcurridos doce meses a partir de la recepción, por parte del Secretario General, de la notificación de denuncia, o después de la expiración de cualquier otro plazo más largo que se fije en dicha notificación.

Artículo 18  
Depositario

1. El presente Convenio será depositado ante el Secretario General.

2. El Secretario General:

- a) informará a todos los Estados que hayan firmado el Convenio o se hayan adherido al mismo de:



- i. cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, y de la fecha en que se produzca;
  - ii. la fecha de entrada en vigor del presente Convenio; y
  - iii. todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Convenio y de la fecha en que se recibió dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;
- b) remitirá copias auténticas certificadas del presente Convenio a los Gobiernos de todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.
3. Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, el depositario remitirá una copia auténtica certificada de la misma al Secretario General de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación, de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 19  
Idiomas

El presente Convenio está redactado en un solo ejemplar en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, siendo cada uno de estos textos igualmente auténticos.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio.

HECHO EN Londres el día treinta de noviembre de mil novecientos noventa.

ANEXO

Reembolso de los gastos de asistencia

1. a) A menos que se haya establecido un acuerdo de carácter bilateral o multilateral sobre las disposiciones financieras que rigen las medidas adoptadas por las Partes para hacer frente a un suceso de contaminación por hidrocarburos antes de que se produzca éste, las Partes sufragarán los gastos de sus respectivas medidas de lucha contra la contaminación de conformidad con lo dispuesto en los incisos i. o ii.
    - i. Si las medidas han sido adoptadas por una Parte a petición expresa de otra Parte, la Parte peticionaria reembolsará los gastos de las mismas a la Parte que prestó asistencia. La Parte peticionaria podrá anular su petición en cualquier momento, pero si lo hace sufragará los gastos que ya haya realizado o comprometido la Parte que prestó asistencia.
    - ii. Si las medidas han sido adoptadas por iniciativa propia de una Parte, ésta sufragará los gastos de tales medidas.
  - b) Los principios indicados en el subpárrafo a) serán aplicables, a menos que las Partes interesadas acuerden otra cosa en casos concretos.
2. Salvo que exista otro tipo de acuerdo, los gastos de las medidas adoptadas por una Parte a petición de otra Parte se calcularán equitativamente con arreglo a la legislación y la práctica vigente de la Parte que preste asistencia en lo que se refiere al reembolso de tales gastos.
3. La Parte que solicitó la asistencia y la Parte que la prestó cooperarán, llegado el caso, para llevar a término cualquier acción que responda a una reclamación de indemnización. Con ese fin, tendrán debidamente en cuenta los regímenes jurídicos existentes. Cuando la acción así concluida no permita la plena indemnización de los gastos ocasionados por la operación de asistencia, la parte que solicitó la asistencia podrá pedir a la Parte que la prestó que renuncie al cobro de los gastos que no haya cubierto la indemnización o que reduzca los gastos calculados de conformidad con el párrafo 2. También podrá pedir el aplazamiento del cobro. Al considerar esa petición, las Partes que prestaron asistencia tendrán debidamente en cuenta las necesidades de los países en desarrollo.
4. Las disposiciones del presente Convenio no se interpretarán en modo alguno en detrimento de los derechos de las Partes a reclamar a terceros los gastos ocasionados por las medidas adoptadas para hacer frente a la contaminación, o a la amenaza de contaminación, en virtud de otras disposiciones y reglas aplicables del derecho nacional o internacional. Se prestará especial atención al Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, y al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971, o a cualquier enmienda posterior a dichos convenios.

ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA SOBRE COOPERACION INTERNACIONAL  
PARA LA PREPARACION Y LA LUCHA CONTRA LA  
CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS 1/

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 b. del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, la Asamblea de la Organización decidió en su décimosexto período de sesiones ordinario, mediante la aprobación de la resolución A.674(16) del 19 de octubre de 1989, convocar una conferencia internacional para estudiar la adopción de un convenio internacional sobre la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos.

2. A ese respecto, mediante la aprobación de la resolución A.644(16) del 19 de octubre de 1989, sobre el programa de trabajo y presupuesto para el décimosexto ejercicio económico 1990-1991, la Asamblea tomó nota en dicho período de sesiones de que el Gobierno de los Estados Unidos había amablemente accedido a proporcionar los fondos necesarios para la celebración de una Reunión preparatoria y de una Conferencia diplomática de una semana de duración.

3. Posteriormente, se comunicó a la Organización que el Gobierno del Japón y la Fundación de la Industria de la Construcción Naval del Japón habían accedido amablemente a proporcionar fondos adicionales para ampliar a dos semanas la duración de la Conferencia diplomática.

4. La Conferencia se celebró en Londres, en la sede de la Organización Marítima Internacional, del 19 al 30 de noviembre de 1990.

5. Participaron en la Conferencia representantes de los 90 Estados siguientes:

Alemania, Antigua y Barbuda, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Bahamas, Bahrein, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Brasil, Cabo Verde, Camboya, Camerún, Canadá, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Chile, China, Chipre, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, España, Estados Unidos, Etiopía, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Ghana, Granada, Grecia, Guinea, India, Indonesia, Irán (República Islámica del), Islandia, Islas Marshall, Italia, Japón, Jordania, Kenya, Kuwait, Líbano, Liberia, Malasia, Malawi, Maldivas, Malta, Marruecos, Mauricio, México, Mónaco, Myanmar, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Pakistán, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República de Corea, República Popular Democrática de Corea, República Socialista Soviética de Ucrania, República Unida de Tanzania, Rumania, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Senegal, Seychelles, Singapur, Sudán, Suecia, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Uganda, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Viet Nam y Zaire.

6. Los siguientes Estados enviaron observadores a la Conferencia:

Cuba, Guatemala y Yugoslavia.

7. Hong Kong, Miembro Asociado de la Organización Marítima Internacional, envió un observador a la Conferencia.

---

1/ Véase el documento de la Organización Marítima Internacional (OMI) OPFR/CONF/24, de 29 de noviembre de 1990.

8. Asistieron a la Conferencia representantes de los siguientes órganos de las Naciones Unidas:

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)  
Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI)  
Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO)  
Comisión Oceanográfica Internacional (COI)

9. Enviaron observadores a la Conferencia las cuatro organizaciones intergubernamentales siguientes:

Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE)  
Comunidad Económica Europea (CEE)  
Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos  
Comisión de Helsinki

10. Enviaron observadores a la Conferencia las nueve organizaciones internacionales no gubernamentales siguientes:

Cámara Naviera Internacional (ICS)  
Comité Marítimo Internacional (CMI)  
Asociación Internacional de Puertos (IAPH)  
Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)  
Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)  
Foro Internacional de Exploración y Producción de la Industria Petrolera (Foro E y P)  
Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)  
Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOFF)  
Comité Asesor en Asuntos de la Contaminación del Mar (ACOPS)

11. El Excelentísimo Señor Abdeslam Senined, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario del Reino de Marruecos en el Reino Unido, Jefe de la delegación de Marruecos, fue elegido Presidente de la Conferencia.

12. Los Vicepresidentes elegidos por la Conferencia fueron los siguientes:

Vicealmirante C. Toledo de la Maza	(Chile)
Sr. Yu Zhizhong	(China)
Sr. J. Ostergaard	(Dinamarca)
Sr. O.O. George	(Nigeria)
Excmo. Sr. T.T. Syquia	(Filipinas)
Sr. O.A. Savin	(URSS)

13. La Secretaría de la Conferencia quedó constituida como sigue:

Secretario General	Sr. W.A. O'Neil
Secretario Ejecutivo	Sr. K. Voskresensky, Director de la División del Medio Marino
Secretarios Ejecutivos Adjuntos:	Sr. J. Wonham, Director Adjunto Superior de la División del Medio Marino
	Sr. D.T. Edwards, Director Adjunto de la División del Medio Marino

14. La Conferencia constituyó una Comisión Plenaria con el mandato de que examinara el proyecto de texto de un Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, y de las recomendaciones y resoluciones conexas.

15. Integraron la Comisión de Redacción constituida por la Conferencia representantes de los nueve Estados siguientes:

Argentina, China, Egipto, España, Estados Unidos de América, Francia, Japón, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

16. Se constituyó una Comisión de Verificación de Poderes para examinar los poderes de los representantes que participaron en la Conferencia. La Comisión estuvo integrada por representantes de los siguientes Estados:

Camerún, Irán (República Islámica del), Italia, Polonia y Venezuela.

17. Las Mesas de las Comisiones se constituyeron de la manera siguiente:

Comisión Plenaria:

Presidente:	Sr. E. Jansen (Noruega)
Vicepresidentes:	Excmo. Sr. G.B. Cooper (Liberia) Excma. Sra. Dra. P.E.J. Rogers (Bahamas)

Comisión de Redacción:

Presidente:	Sr. Y. Sasamura (Japón)
Vicepresidente:	Sr. J.-F. Levy (Francia)

Comisión de Verificación de Poderes:

Presidente:	Sr. J. Vonau (Polonia)
-------------	------------------------

18. Como base para su trabajo la Conferencia utilizó:
- el proyecto de texto de un Convenio internacional sobre la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, elaborado por la Reunión preparatoria; y
  - proyectos de resoluciones de la Conferencia elaborados por la Reunión preparatoria.
19. La Conferencia también examinó las propuestas y observaciones sobre los documentos antedichos que le fueron presentadas por los gobiernos y organizaciones interesadas.
20. Como resultado de sus deliberaciones, la Conferencia adoptó el:
- Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990
21. Además, la Conferencia aprobó las siguientes resoluciones:
1. Referencias a instrumentos y otros documentos elaborados por la Organización Marítima Internacional que se hacen en los artículos del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990
  2. Implantación del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990, hasta su entrada en vigor
  3. Implantación en fecha temprana de las disposiciones del artículo 12 del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990
  4. Implantación de las disposiciones del artículo 6 del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990
  5. Creación de reservas de equipo para la lucha contra la contaminación por hidrocarburos
  6. Fomento de la asistencia técnica
  7. Elaboración e implantación de un programa de formación acerca de la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos
  8. Mejora de los servicios de salvamento marítimo
  9. Cooperación entre los Estados y los aseguradores

10. Ampliación del ámbito de aplicación del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990, de modo que comprenda las sustancias nocivas y las sustancias potencialmente peligrosas

Estas resoluciones figuran en el Documento adjunto de la presente Acta final.

22. La presente Acta final ha sido redactada en un solo texto original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, el cual quedará depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.
23. El Secretario General hará llegar copia certificada de la presente Acta final y su Documento adjunto, así como copias certificadas de los textos auténticos del Convenio, a los gobiernos de los Estados que fueron invitados a enviar representantes a la Conferencia, atendiendo a las peticiones de dichos gobiernos.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos firman la presente Acta final.

HECHO EN LONDRES el día treinta de noviembre de mil novecientos noventa.

DOCUMENTO ADJUNTO

RESOLUCION 1 DE LA CONFERENCIA

Referencias a instrumentos y otros documentos elaborados por la Organización Marítima Internacional que se hacen en los artículos del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990

La Conferencia,

Habiendo adoptado el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990,

Reconociendo que las medidas previstas en dicho Convenio tienen en cuenta las disposiciones de otros importantes convenios elaborados por la Organización Marítima Internacional, en particular el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978, en su forma enmendada (MARPOL 73/78),

Reconociendo además la necesidad de que el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos complemente y no duplique las importantes disposiciones aprobadas por la Organización, o bajo sus auspicios, como las que figuran en el MARPOL 73/78, directrices y manuales,

Tomando nota de que en los artículos 3, 4, 5 y 6 del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos se hace referencia en particular a ciertas disposiciones del MARPOL 73/78 y de otros documentos elaborados por la Organización,

1. Aprueba la lista de las referencias a los instrumentos y otros documentos elaborados por la Organización que se hacen en los artículos pertinentes del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, la cual figura en el anexo de la presente resolución;
2. Invita al Comité de Protección del Medio Marino de la Organización a que mantenga actualizada dicha lista; y
3. Pide al Secretario General de la Organización que incluya esas referencias, actualizadas según proceda, en futuras ediciones de las publicaciones del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, como notas a pie de página en los artículos correspondientes.



ANEXO

Referencias que se hacen en el convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos

Artículo 3 1) a)

Las "disposiciones aprobadas por la Organización" se refieren a la regla 26 del Anexo I del MARPOL 73/78.

Artículo 3 1) b)

Los "acuerdos internacionales vigentes" se refieren a los artículos 5 y 7 del MARPOL 73/78.

Artículo 4 2)

Las "prescripciones elaboradas por la Organización" se refieren al artículo 8 y al Protocolo I del MARPOL 73/78.

Las "directrices y principios generales aprobados por la Organización" se refieren a los "Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las Directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar", aprobados por la Organización mediante la resolución A.648(16).

Artículo 5 4)

El "sistema de notificación de contaminación por hidrocarburos elaborado por la Organización" figura en el apéndice 2 de la parte II - Planificación para contingencias, del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, elaborado por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización.

Artículo 6 1) b)

Las "directrices elaboradas por la Organización" figuran en la Parte II - Planificación para contingencias, del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, preparado por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización.

RESOLUCION 2 DE LA CONFERENCIA

Implantación del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990, hasta su entrada en vigor

La Conferencia,

Habiendo adoptado el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990,

Reconociendo que continuamente se corre el riesgo que se produzca un suceso importante de contaminación por hidrocarburos, con las graves consecuencias que el mismo puede tener para el medio ambiente,

Convencida de la importancia de la cooperación entre los Estados en el intercambio de información y asistencia con respecto a la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos,

Consciente de que los países que no tienen acceso directo a la información y asesoramiento sobre la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos son especialmente vulnerables,

Reconociendo además la conveniencia de que todo país que esté en peligro de sufrir las consecuencias de sucesos de contaminación por hidrocarburos establezca un sistema nacional de lucha contra la contaminación por hidrocarburos,

Deseando que las disposiciones del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos entren en vigor cuanto antes con el fin de facilitar la cooperación internacional en la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos,

1. Pide a todos los Estados, incluidos los que no hayan participado en esta Conferencia, que firmen y se constituyan en Partes en el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, y apliquen sus disposiciones lo antes posible;
2. Insta a todos los Estados a que establezcan, cuanto antes y en la medida de sus posibilidades, sistemas nacionales de lucha contra la contaminación por hidrocarburos;
3. Insta además a todos los Estados a que, hasta tanto entre en vigor para ellos el Convenio, cooperen entre sí y con la Organización Marítima Internacional, según proceda, en el intercambio de información sobre la lucha contra la contaminación por hidrocarburos y en la rápida facilitación de ayuda en caso de producirse un suceso importante de contaminación por hidrocarburos.

RESOLUCION 3 DE LA CONFERENCIA

Implantación en fecha temprana de las disposiciones del artículo 12 del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990

La Conferencia,

Habiendo adoptado el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990,

Tomando nota de las disposiciones de la resolución A.448(XI) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional sobre medidas regionales para combatir la contaminación o la amenaza de contaminación del mar ocasionada por sucesos importantes, y de otras resoluciones de la Asamblea sobre asistencia técnica en la esfera de la protección del medio marino (A.349(IX) v A.677(16)),

Tomando nota asimismo y en particular del artículo 12 del Convenio, por el que las Partes designan a la Organización Marítima Internacional, a reserva de su consentimiento y de la disponibilidad de recursos suficientes que permitan mantener la actividad, para realizar determinadas funciones y actividades y alcanzar ciertos objetivos del Convenio,

Tomando nota además de la importancia de tener en cuenta la experiencia adquirida al aplicar las medidas regionales de lucha contra la contaminación que se mencionan en la resolución A.674(16) de la Asamblea,

Reconociendo la importancia de alcanzar pronto los objetivos del artículo 12 del Convenio,

1. Invita al Secretario General de la Organización a que, en espera de que el Convenio entre en vigor, comience pronto a ejecutar dichas funciones y actividades con el fin de alcanzar los objetivos descritos en los artículos 12 1) a) y b) del Convenio ajustándose a los recursos disponibles;
2. Invita a la Organización a que provea un foro para examinar la experiencia adquirida en el marco de convenios y acuerdos regionales relativos a la lucha contra la contaminación por hidrocarburos;
3. Pide al Secretario General que presente a la Organización, en el plazo de un año desde la celebración de esta Conferencia, un plan en el que se indique la forma en que la Organización piensa llevar a cabo las funciones mencionadas en el Convenio y que incluya elementos como la nueva asignación de los recursos disponibles, el examen y elaboración de otros métodos de organización y la determinación de las repercusiones financieras y posibles fuentes de apoyo;
4. Invita además a la Organización a que examine periódicamente los progresos realizados en la implantación del artículo 12 del Convenio.

RESOLUCION 4 DE LA CONFERENCIA

Implantación de las disposiciones del artículo 6 del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990

La Conferencia,

Habiendo adoptado el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990

Reconociendo la importancia del principio de que "el que contamina paga",

Tomando nota de que el artículo 6 del Convenio dispone que las Partes establecerán un sistema nacional que incluya un plan para contingencias y crearán, individualmente o en cooperación con otras Partes, sistemas que comprendan, en particular, equipo de lucha contra la contaminación y un programa de formación,

Consciente de que en caso de producirse un suceso de contaminación por hidrocarburos las medidas adoptadas inmediatamente por el Estado amenazado son esenciales y probablemente, en un primer momento, las más eficaces para proteger sus costas y reducir al mínimo los daños que pueda causar dicho suceso,

Subrayando que, cuando el Estado amenazado pida asistencia internacional, el envío de personal y equipo puede llevar algún tiempo a causa de la distancia,

Subrayando además que la eficacia de la asistencia depende de las medidas de preparación para la lucha y de formación del personal adoptadas para la implantación del plan nacional para contingencia del Estado amenazado,

Teniendo presente que los recursos financieros de que disponen algunos países en desarrollo son limitados,

Reconociendo además que las medidas de preparación para la lucha requieren una ayuda financiera específica, destinada a ese fin, en beneficio de los países en desarrollo,

1. Invita a las Partes a que tengan debidamente en cuenta en sus programas de cooperación bilateral y multilateral, y en condiciones equitativas, las necesidades de los países en desarrollo que se deriven de la implantación del Convenio;

2. Invita asimismo al Secretario General de la Organización a que preste su apoyo para determinar los organismos internacionales que podrían aportar fuentes específicas de financiación para ayudar a los países en desarrollo a cumplir las obligaciones derivadas del Convenio.

RESOLUCION 5 DE LA CONFERENCIA

Creación de reservas de equipo para la lucha contra  
la contaminación por hidrocarburos

La Conferencia,

Habiendo adoptado el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990,

Tomando nota del artículo 6 2) a) de dicho Convenio, en el que se estipula que cada Parte establecerá con arreglo a sus posibilidades, individualmente o mediante la cooperación bilateral o multilateral, y, si procede, en cooperación con los sectores petrolero y naviero y con otras entidades, un sistema que incluya un nivel mínimo de equipo preemplazado de lucha contra los derrames de hidrocarburos y programas para su utilización,

Tomando nota también de que uno de los elementos fundamentales de la estrategia de la Organización Marítima Internacional para la protección del medio marino es reforzar la capacidad necesaria para la adopción de medidas de carácter nacional y regional encaminadas a luchar contra la contaminación del mar, y fomentar la cooperación técnica para alcanzar ese objetivo,

Reconociendo que en caso de producirse un derrame de hidrocarburos, o de que exista tal amenaza, se deben tomar rápidamente medidas eficaces, inicialmente a escala nacional, para organizar y coordinar las actividades de prevención, contención y limpieza,

Reconociendo también que uno de los principios fundamentales aplicados para proveer fondos tras producirse daños debidos a contaminación es el de que "el que contamina paga",

Reconociendo además la importancia de la cooperación y asistencia mutuas en la lucha contra los sucesos importantes de contaminación por hidrocarburos a los que quizás no pueda hacer frente un solo país, así como la necesidad de mejorar el equipo de lucha contra los derrames de hidrocarburos disponible en ciertas regiones del mundo particularmente vulnerables a un suceso importante de contaminación por hidrocarburos, tanto debido a la gran densidad del tráfico marítimo como a las condiciones ecológicas de zonas particularmente sensibles,

Consciente de las actividades de la Organización, en cooperación con los países donantes y la industria, para crear reservas o centros de equipo destinado a la lucha contra derrames de hidrocarburos en zonas en que, en particular, hay países en desarrollo vulnerables o que corren peligro en caso de un suceso importante de contaminación por hidrocarburos,

Invita al Secretario General de la Organización a que, mediante las pertinentes consultas con el Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, se dirija a los sectores petrolero y naviero con miras a:

- a) promover una mayor cooperación a fin de ayudar a los países en desarrollo a implantar las disposiciones del artículo 6 del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, incluida la evaluación de las necesidades de reserva de equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos a escala regional o subregional, además de las ya creadas.
- b) trazar un plan sobre la creación de reservas de equipo destinado a la lucha contra derrames de hidrocarburos, de carácter regional o subregional, con objeto de ayudar a que los países en desarrollo implanten el artículo 6 2) a) de dicho Convenio.

RESOLUCION 6 DE LA CONFERENCIA

Fomento de la asistencia técnica

La Conferencia,

Habiendo adoptado el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990,

Tomando nota de que una buena organización administrativa en los países interesados en esa esfera y un mínimo de preparación técnica constituyen elementos fundamentales del éxito de toda medida destinada a combatir la contaminación del mar,

Consciente de las dificultades que ciertos países en desarrollo pueden tener para establecer dicha organización y preparación mediante sus propios recursos,

Reconociendo la función que desempeñan en este sentido la Organización Marítima Internacional, los acuerdos regionales, la cooperación bilateral y los programas industriales,

Reconociendo asimismo la aportación que a este efecto realizan el programa de cooperación técnica de la Organización, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y los organismos nacionales de ayuda,

Tomando nota asimismo de la resolución A.677(16), por la que se invita al Secretario General de la Organización a que lleve a cabo con carácter prioritario una evaluación de las dificultades a que se enfrentan los países en desarrollo con miras a formular los objetivos a largo plazo del programa de asistencia técnica de la Organización en la esfera del medio ambiente, e informe de los resultados a la Asamblea de la Organización en su decimoséptimo período de sesiones,

Tomando nota además de que el Secretario General ha convocado a un grupo asesor a dicho efecto,

1. Pide a los Estados Miembros de la Organización que, en cooperación con la Organización según proceda, con otros Estados interesados, organizaciones competentes tanto internacionales como regionales y programas industriales, consoliden las medidas de asistencia a los países en desarrollo, particularmente en lo que se refiere a:

- a) la formación de personal,
- b) garantizar la disponibilidad de las tecnologías, el equipo y los servicios pertinentes,

necesarios para la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, de modo que puedan crear estructuras y disponer de recursos mínimos para combatir los sucesos de contaminación por hidrocarburos, en consonancia con los riesgos de que se produzcan tales sucesos;

2. Pide también a los Estados Miembros que, en cooperación con la Organización según proceda, con otros Estados interesados, organizaciones competentes tanto internacionales como regionales y programas industriales, consoliden las medidas de asistencia a los países en desarrollo, de modo que se inicien programas conjuntos de investigación y desarrollo;

3. Insta a los Estados Miembros a que contribuyan sin demora al logro de estos objetivos, mediante, entre otras cosas, la cooperación bilateral o multilateral;

4. Pide además a la Organización que vuelva a evaluar los principios de cooperación y asistencia reflejados en los artículos 7, 8 y 9 del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, teniendo presente la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el medio ambiente y el desarrollo, 1992.



RESOLUCION 7 DE LA CONFERENCIA

Elaboración e implantación de un programa de formación acerca de la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos

La Conferencia,

Habiendo adoptado el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990,

Tomando nota de que uno de los elementos claves de la estrategia de la Organización Marítima Internacional para la protección del medio marino es reforzar la capacidad de actuación en los ámbitos nacional y regional para prevenir, contener, combatir y mitigar la contaminación del mar, y fomentar la cooperación técnica para alcanzar ese objetivo,

Consciente de que la aptitud de un Estado para hacer frente a un suceso de contaminación por hidrocarburos depende de la disponibilidad de equipo de lucha contra los derrames de hidrocarburos, así como de personal bien formado para luchar contra ellos,

Reconociendo el papel que la Organización desempeña en la programación de cursos de formación a nivel nacional, regional y mundial, así como en la elaboración de material didáctico, con objeto de impartir la necesaria competencia técnica, especialmente a los países en desarrollo, en la lucha contra los sucesos importantes de contaminación de mar,

Reconociendo asimismo el papel que la Universidad Marítima Mundial y sus centros desempeñan para ofrecer una formación de alto nivel, en particular a personal de países en desarrollo,

Reconociendo además el apoyo que el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y varios Estados Miembros de la Organización prestan al elemento de formación del programa de cooperación técnica de la Organización,

Considerando la necesidad de que todos aquellos relacionados con el transporte marítimo de hidrocarburos y su repercusión en el medio ambiente hagan un mayor esfuerzo mundial que culmine en la elaboración de un programa mundial de formación sobre la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos,

1. Invita al Secretario General de la Organización a que, en cooperación con los gobiernos interesados, las organizaciones internacionales y regionales pertinentes y los sectores petrolero y naviero, procure elaborar un amplio programa de formación en el ámbito de la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos;
2. Invita también al Comité de Protección del Medio Marino de la Organización a que, basándose en las propuestas del Secretario General, examine y sancione, según proceda, el mencionado programa de formación sobre la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos;
3. Invita además a los Estados Miembros a que procuren aportar los conocimientos técnicos necesarios para la elaboración y ejecución del programa de formación.

## RESOLUCION 8 DE LA CONFERENCIA

### Mejora de los servicios de salvamento marítimo

#### La Conferencia,

Habiendo adoptado el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990,

Considerando que es necesario disponer de medios de salvamento adecuados a escala mundial y reconocer y recompensar las funciones preventivas del salvador en la esfera de la contaminación del mar,

Recordando que aún no ha entrado en vigor el Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989, en el que se han previsto incentivos para que los salvadores, mediante sus operaciones de salvamento, contribuyan a prevenir la contaminación del mar,

Observando con interés que la tercera Conferencia internacional para la protección del Mar del Norte decidió el 8 de marzo de 1990 actuar concertadamente en el seno de la Organización Marítima Internacional para garantizar medios de salvamento suficientes a escala mundial,

Reconociendo los conocimientos técnicos y la experiencia de los salvadores en la prestación de servicios de salvamento eficaces a nivel internacional,

Reconociendo además el papel esencial que desempeñan los salvadores ante los siniestros que ocasionan o pueden ocasionar contaminación del mar,

Teniendo en cuenta que hay indicios de que un considerable porcentaje de los medios adecuados de salvamento puede no estar disponible para dicho fin,

Consciente de la necesidad de disponer de medios adecuados de salvamento a lo largo de las principales rutas marítimas del tráfico internacional de hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales,

1. Insta a los Estados a que ratifiquen el Convenio internacional de salvamento, 1989, o se adhieran a él lo antes posible;
2. Pide a los Estados Miembros de la Organización que examinen los medios de salvamento de que disponen e informen a la Organización, a más tardar un año después de la celebración de la Conferencia, sobre sus medios adecuados de salvamento, en los sectores público y privado, para llevar a cabo operaciones de salvamento con objeto de prevenir o reducir al mínimo los daños al medio marino;
3. Pide a los Estados Miembros cuyas costas hayan estado amenazadas por sucesos de contaminación que informen a la Organización de las medidas apropiadas que hayan adoptado para utilizar sus medios de salvamento en respuesta a tales sucesos;
4. Pide al Secretario General de la Organización que consulte a la Unión Internacional de Salvadores, a los salvadores, aseguradores y propietarios de buques y al sector petrolero, acerca de la disponibilidad presente y futura de medios de salvamento marítimo y que notifique sus conclusiones al Comité de Protección del Medio Marino de la Organización.

RESOLUCION 9 DE LA CONFERENCIA

Cooperación entre los Estados y los aseguradores

La Conferencia,

Habiendo adoptado el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990,

Consciente de las dificultades que puede hallar un Estado afectado por un suceso de contaminación para disponer de información útil y necesaria para luchar contra la contaminación,

Reconociendo el papel que pueden desempeñar los asesores y expertos técnicos de los aseguradores para facilitar dicha información,

Convencida de que conviene instaurar una estrecha cooperación entre el Estado víctima de la contaminación y los aseguradores,

Pide a los expertos técnicos y asesores de los aseguradores que cooperen con los Estados para intercambiar información técnica que permita responder eficazmente cuando se produzca un suceso de contaminación por hidrocarburos.

RESOLUCION 10 DE LA CONFERENCIA

Ampliación del ámbito de aplicación del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990, de modo que comprenda las sustancias nocivas y las sustancias potencialmente peligrosas

La Conferencia,

Habiendo adoptado el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990,

Tomando nota del artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización en lo que respecta al desempeño de las funciones que puedan ser conferidas a la Organización por aplicación directa o en virtud de convenios internacionales,

Reconociendo que la contaminación de las aguas del mar por la descarga accidental de sustancias nocivas y sustancias potencialmente peligrosas puede constituir una amenaza para el medio marino y los intereses de los Estados ribereños,

Reconociendo asimismo la existencia de instrumentos internacionales que tratan del transporte de materias potencialmente peligrosas y de la resolución A.676(16) de la Asamblea sobre el movimiento transfronterizo de desechos potencialmente peligrosos,

Teniendo también presente que muchos de los convenios y acuerdos regionales existentes sobre cooperación en la lucha contra los sucesos de contaminación del mar se aplican tanto a los hidrocarburos como a otras sustancias perjudiciales,

Considerando conveniente ampliar el ámbito de aplicación del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos de modo que comprenda, en todo o en parte, los sucesos de contaminación del mar en que intervengan sustancias nocivas y sustancias potencialmente peligrosas,

Considerando asimismo la conveniencia de que, en la mayor medida posible y cuando proceda, las Partes en el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos apliquen lo dispuesto en éste a los sucesos de contaminación del mar en que intervengan sustancias nocivas y sustancias potencialmente peligrosas que no sean hidrocarburos,

Estimando que los medios para hacer frente a un suceso de contaminación del mar en que intervengan sustancias nocivas y sustancias potencialmente peligrosas difieren en ciertos aspectos importantes de los que existen para la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos,

Reconociendo además el trabajo que la Organización está realizando referente a la elaboración de un régimen jurídico internacional de responsabilidad e indemnización aplicable al transporte marítimo de sustancias nocivas y sustancias

potencialmente peligrosas, así como la necesidad de que se concierte un convenio al respecto,

1. Invita a la Organización Marítima Internacional a que inicie el trabajo destinado a elaborar un instrumento adecuado que permita ampliar el ámbito de aplicación del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, de modo que comprenda, en todo o en parte, los sucesos de contaminación por sustancias potencialmente peligrosas que no sean hidrocarburos, y a que formule una propuesta a tal efecto.

2. Insta a las Partes en el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos a que apliquen las disposiciones pertinentes de éste, en la medida de lo posible y cuando proceda, a las sustancias nocivas y las sustancias potencialmente peligrosas, hasta tanto se adopte y entre en vigor un instrumento que rijan estas sustancias.

### III. OTRAS INFORMACIONES

#### A. Corte Internacional de Justicia - Comunicado Nº 91/6, de 22 de febrero de 1991

##### Portugal presenta una demanda contra Australia

La Secretaría de la Corte Internacional de Justicia ha comunicado a la prensa la información siguiente:

Hoy, 22 de febrero de 1991, el Gobierno de la República Portuguesa ha presentado en la Secretaría de la Corte una demanda incoando procedimientos contra el Commonwealth de Australia en una controversia relativa a "determinadas actividades de Australia con respecto a Timor Oriental".

En su demanda, Portugal se refiere, a fin de establecer la base de la jurisdicción de la Corte, a las declaraciones formuladas por ambos Estados con arreglo al párrafo 2 del Artículo 36 del Estatuto de la Corte.

Alega que Australia, mediante la negociación, con Indonesia, de un "acuerdo relativo a la exploración y explotación de la plataforma continental en la zona de la 'Fosa de Timor'," firmado el 11 de diciembre de 1989, mediante la "ratificación y la iniciación del cumplimiento" de dicho acuerdo, mediante la "legislación interna conexas", mediante la "negociación de la delimitación de dicha plataforma", así como mediante la "exclusión de toda negociación con Portugal sobre dichos temas", ha causado "daños jurídicos y morales particularmente graves al pueblo de Timor Oriental y a Portugal, que se convertirán también en daños materiales si comienza la explotación de los recursos de hidrocarburos".

Sin perjuicio de los argumentos de hecho y de derecho y de las pruebas que a su debido tiempo se presenten, y asimismo sin perjuicio del derecho de complementar y enmendar sus alegaciones, Portugal pide a la Corte:

- "1) Juzgar y declarar que, primero, los derechos del pueblo de Timor Oriental a la libre determinación, a la integridad territorial y la unidad (tal como se definen en los párrafos 5 y 6 de la presente demanda) y a la soberanía permanente sobre sus riquezas y recursos naturales y, segundo, los deberes, potestades y derechos de Portugal como Potencia administradora del Territorio de Timor Oriental son oponibles a Australia, que tiene la obligación de respetarlos y no hacer caso omiso de ellos.

- "2) Juzgar y declarar que Australia, en cuanto en primer lugar ha negociado, concertado y comenzado a cumplir el acuerdo mencionado en el párrafo 18 de la exposición de hechos, ha tomado medidas legislativas internas para la aplicación de dicho acuerdo, y continúa negociando, con el Estado parte en dicho acuerdo, la delimitación de la plataforma continental en la zona de la "Fosa de Timor"; y en cuanto además ha excluido toda negociación con la Potencia administradora con respecto a la exploración y la explotación de la plataforma continental en esa misma zona, y, finalmente, en cuanto considera la posibilidad de explorar y explotar el subsuelo del lecho del mar en la "Fosa de Timor" sobre la base de un título plurilateral del que no es parte Portugal (cada uno de cuyos hechos es suficiente por sí solo):
- a) ha infringido y está infringiendo el derecho del pueblo de Timor Oriental a la libre determinación, a la integridad territorial y a la unidad y su soberanía permanente sobre sus riquezas y recursos naturales, y ha violado la obligación de respetar ese derecho, esa integridad y esa soberanía, y de no hacer caso omiso de ellos;
  - b) ha infringido y está infringiendo las potestades de Portugal como Potencia administradora del Territorio de Timor Oriental, está obstaculizando el cumplimiento de sus deberes para con el pueblo de Timor Oriental y la comunidad internacional, atentando contra el derecho de Portugal de cumplir sus obligaciones y está violando la obligación de respetar esas potestades y deberes y ese derecho y de no hacer caso omiso de ellos;
  - c) está contraviniendo las resoluciones 384 (1975) y 389 (1976) del Consejo de Seguridad y, en consecuencia, está violando la obligación de aceptar y aplicar las resoluciones del Consejo de Seguridad estipuladas en el Artículo 25 de la Carta de las Naciones Unidas y, más generalmente, está violando la obligación que tienen los Estados Miembros de cooperar de buena fe con las Naciones Unidas;
- "3) Juzgar y declarar que, en cuanto ha excluido y está excluyendo toda negociación con Portugal como Potencia administradora del Territorio de Timor Oriental, con respecto a la exploración y explotación de la plataforma continental en la zona de la "Fosa de Timor", Australia ha incumplido y está incumpliendo su deber de negociar a fin de armonizar los derechos respectivos en caso de conflicto de derechos o pretensiones sobre zonas marítimas.
- "4) Juzgar y declarar que, mediante las violaciones indicadas en los párrafos 2 y 3 de las presentes alegaciones, Australia ha incurrido en responsabilidad internacional y ha causado daños, por los cuales debe reparación al pueblo de Timor Oriental y a Portugal, en la forma y manera que indique la Corte.



"5) Juzgar y declarar que Australia está obligada, en relación con el pueblo de Timor Oriental, con Portugal y con la comunidad internacional, de cesar en todas las violaciones de los derechos y normas internacionales mencionados en los párrafos 1, 2 y 3 de las presentes alegaciones y, en particular, hasta el momento en que el pueblo de Timor Oriental haya ejercido su derecho a la libre determinación, bajo las condiciones estipuladas por las Naciones Unidas:

- a) a abstenerse de toda negociación, firma o ratificación de cualquier acuerdo con un Estado distinto de la Potencia administradora en relación con la delimitación, y la exploración y la explotación, de la plataforma continental, o con el ejercicio de jurisdicción sobre dicha plataforma, en la zona de la "Fosa de Timor";
- b) a abstenerse de todo acto relativo a la exploración y la explotación de la plataforma continental en la zona de la "Fosa de Timor" o al ejercicio de jurisdicción sobre dicha plataforma, sobre la base de cualquier título plurilateral del que no sea parte Portugal, como Potencia administradora del Territorio de Timor Oriental."

B. Pesca del salmón en aguas internacionales

Resolución del Consejo de la Organización para la Conservación del Salmón en el Atlántico Norte (OCSAN) en su séptima reunión anual, celebrada del 12 al 15 de junio de 1990 en Helsinki

El Consejo,

Teniendo en consideración las disposiciones pertinentes del derecho internacional y, en particular, las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en materia de poblaciones anádromas,

Recordando el objetivo de la OCSAN de contribuir, mediante la consulta y la cooperación, a la conservación, la restauración, el mejoramiento y el ordenamiento racional de las poblaciones de salmón sujetas a la Convención sobre la Conservación del Salmón en el Atlántico Norte,

Recordando la prohibición de pesca del salmón en las aguas internacionales contenida en la Convención de la OCSAN,

Recordando la Medida Reglamentaria adoptada por la OCSAN con respecto a las aguas del Atlántico Nordoriental,

Señalando que durante los últimos doce meses ha habido varios informes sobre la pesca de salmón en aguas internacionales desde embarcaciones matriculadas en países que no son partes en la Convención de la OCSAN,

Expresando preocupación por el hecho de que dicha pesca está socavando gravemente las medidas de conservación en vigor y es contraria a los objetivos de las disposiciones de la Convención de la OCSAN,

Teniendo en consideración el párrafo 3 del artículo 2 de la Convención de la OCSAN, en el que se estipula que las Partes Contratantes señalarán a la atención de todo Estado que no sea parte en la Convención cualquier asunto relativo a las actividades de las embarcaciones de dicho Estado que parezca afectar negativamente la conservación, la restauración, el mejoramiento o el ordenamiento racional de las poblaciones de salmón sujetas a dicha Convención o al cumplimiento de la Convención,

1. Insta a todas las Partes Contratantes en la Convención de la OCSAN a hacer gestiones por los conductos diplomáticos con los países que permiten la matriculación de las embarcaciones involucradas en la pesca del salmón en las aguas internacionales del Atlántico Norte, a fin de pedir a dichos países que tomen todas las medidas necesarias para impedir la pesca del salmón en aguas internacionales.
2. Pide al Presidente que, en nombre del Consejo de la OCSAN, señale a la atención de los países interesados las actividades de dichas embarcaciones y su impacto negativo sobre la conservación del salmón.
3. Pide al Secretario de la OCSAN que señale la presente resolución a la atención de las organizaciones internacionales.

C. Publicaciones de venta de las Naciones Unidas elaboradas por la Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar

1. El Derecho del Mar: texto oficial de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar con anexos e índice temático, Acta final de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar - textos introductorios de la Convención y la Conferencia. 1984. 224 págs. Precio \$12,95.  
Nº de venta S.83.V.5 (árabe, chino, español, francés, inglés y ruso).
2. The law of the sea: a select bibliography (LOS/LIB/1). 1985.  
91 págs. \$12,00  
Nº de venta E.85.V.2 (inglés únicamente).
3. El Derecho del Mar: situación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1985. 42 págs. \$ 8,00.  
Nº de venta S.85.V.5 (árabe, chino, español, francés, inglés y ruso).
4. El Derecho del Mar: repertorio general de referencias a los documentos oficiales de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1985. 178 págs. \$ 19,50  
Nº de venta S.85.V.9 (español, francés, inglés).
5. The law of the sea: national legislation on the exclusive economic zone, the economic zone and the exclusive fishery zone. 1986. 337 págs. \$ 35,00.  
Nº de venta E.85.V.10 (inglés únicamente).
6. El Derecho del Mar: tratados multilaterales pertinentes para la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1985. 121 págs.  
\$ 14,50.  
Nº de venta S.85.V.11 (español, francés, inglés).
7. El Derecho del Mar: la contaminación por vertimiento - historia legislativa de los artículos 1, apartado 5) del párrafo 1, 210 y 216 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1985. 74 págs. \$ 11,50.  
Nº de venta S.85.V.12 (español, francés, inglés).
8. The law of the sea: a select bibliography (LOS/LIB/2). 1987.  
84 págs. \$ 11,50.  
Nº de venta E.87.V.2 (inglés únicamente).
9. El Derecho del Mar: acontecimientos recientes en la práctica de los Estados (Nº I). 1987. 237 págs. \$ 23,00.  
Nº de venta S.87.V.3 (español, francés, inglés).
10. El Derecho del Mar: derecho de acceso al mar y desde el mar de los Estados sin litoral y libertad de tránsito - historia legislativa de la Parte X, artículos 124 a 132, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1987. 112 págs. \$ 19,00.  
Nº de venta S.87.V.5 (español, francés, inglés).

11. El Derecho del Mar: régimen de las islas: estudio de la historia legislativa de la Parte VIII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar - artículo 121. 1988. 112 págs. \$ 13,50.  
Nº de venta S.87.V.11 (español, francés, inglés).
12. El Derecho del Mar: acuerdos sobre fronteras marítimas (1970-1984). 1987. 315 págs. \$ 38,00.  
Nº de venta S.87.V.12 (español, francés, inglés).
13. The law of the sea: a select bibliography (LOS/LIB/3). 1987. 49 págs. \$ 9,50.  
Nº de venta E.88.V.2 (inglés únicamente).
14. El Derecho del Mar: líneas de base: examen de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1989. 79 págs. \$ 8,50.  
Nº de venta S.88.V.5 (árabe, español, francés, inglés).
15. El Derecho del Mar: navegación en alta mar - historia legislativa de la sección I de la Parte VII (artículos 87, 89, 90 a 94 y 96 a 98) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1989. 100 págs. \$ 12,00.  
Nº de venta S.89.V.2 (español, francés, inglés).
16. The law of the sea: a select bibliography - 1988 (LOS/LIB/4). 1989. 63 págs. \$ 11,00.  
Nº de venta E.89.V.3 (inglés únicamente).
17. El Derecho del Mar: acontecimientos recientes en la práctica de los Estados (Nº II). 1989. 226 págs. \$ 23,00.  
Nº de venta S.89.V.7 (español, francés, inglés).
18. El Derecho del Mar: legislación nacional sobre la plataforma continental. 1990. 297 págs. \$ 30,00.  
Nº de venta S.89.V.5 (español, francés, inglés).
19. El Derecho del Mar: legislación nacional, reglamentos y documentos complementarios sobre la investigación científica marina en zonas bajo jurisdicción nacional. 1991. 297 págs. \$ 32,00.  
Nº de venta S.89.V.9 (español, francés, inglés).
20. El Derecho del Mar: líneas de base: legislación nacional con mapas ilustrativos. 1989. 390 págs. \$ 42,00.  
Nº de venta S.89.V.10 (español, francés, inglés).  
(Esta recopilación es complementaria de la publicación mencionada con el Nº 14 titulada Líneas de base: examen de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.)
21. El Derecho del Mar: estados archipelágicos - historia legislativa de la Parte IV de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1990. 143 págs. \$ 17,50.  
Nº de venta S.90.V.2 (español, francés, inglés).

22. El Derecho del Mar: protección y preservación del medio marino. Repertorio de acuerdos internacionales relativos a las secciones 5 y 6 de la Parte XII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1990. 95 págs. \$ 12,00.  
Nº de venta S.90.V.3 (español, francés, inglés).
23. The law of the sea: a select bibliography - 1989 (LOS/LIB/5). 1990. 47 págs. \$ 11,00.  
Nº de venta E.90.V.8 (inglés únicamente).
24. The law of the sea: a select bibliography - 1990 (LOS/LIB/6). 1991. 73 págs. \$ 12,00.  
Nº de venta E.91.V.2 (inglés únicamente).

Las publicaciones arriba indicadas deben encargarse directamente a Publicaciones de las Naciones Unidas, Oficina DC2-0853, Nueva York, NY 10017, teléfono: (212) 963-8302.

#### Publicaciones adicionales

Annual Review of Ocean Affairs: Law and Policy, Main Documents 1985-1987. Vols. I y II. 1989. 940 págs. \$ 185,00. (Inglés únicamente). Anual. Recopilado y editado por la Oficina de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar de las Naciones Unidas.

Annual Review of Ocean Affairs: Law and Policy, Main Documents, 1988. Vol. III. 1990. 1416 págs. \$ 92,50. (Inglés únicamente). Anual. Comprende índice temático. Recopilado y editado por la Oficina de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar de las Naciones Unidas.

Nota: la publicación Annual Review no es una publicación de las Naciones Unidas. Los pedidos deben dirigirse a UNIFOP Publishers, Inc., P.O. Box 3858, Sarasota, Florida 34230, Estados Unidos de América.

