

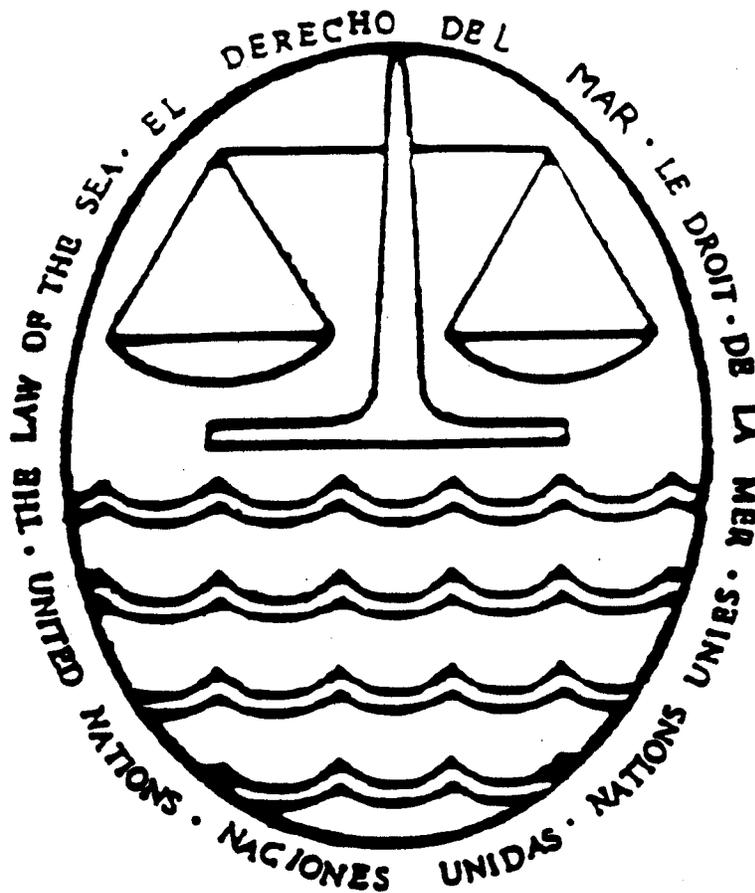
# BOLETIN DEL DERECHO DEL MAR

---

No. 37

1998

---



DIVISION DE ASUNTOS OCEANICOS Y DEL DERECHO DEL MAR  
OFICINA DE ASUNTOS JURIDICOS

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 entraña el reconocimiento por parte de las Naciones Unidas de la validez de esas medidas y decisiones.

SE AUTORIZA LA REPRODUCCIÓN, PARCIAL O TOTAL, DE CUALQUIER  
INFORMACIÓN CONTENIDA EN EL BOLETÍN, A CONDICIÓN DE QUE SE  
MENCIONE LA FUENTE

ÍNDICE

	<u>Página</u>
I. CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR .	1
A. Situación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar . . . . .	1
1. Lista cronológica de las ratificaciones de la Convención y de las adhesiones y sucesiones a ella al 31 de agosto de 1998 (con indicación del grupo regional) . . . . .	1
2. Lista alfabética de Estados que habían ratificado la Convención, se habían adherido a ella o habían sucedido a ella al 31 de agosto de 1998 . . . . .	6
3. Comunidad Europea: Declaración relativa a las competencias de la Comunidad Europea respecto a las materias regidas por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, y el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención, de 28 de julio de 1994 .	7
B. Situación del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención, aprobado por la Asamblea General el 28 de julio de 1994 . . . . .	16
1. Lista alfabética de Estados Partes que habían aceptado quedar obligados por el Acuerdo al 31 de agosto de 1998 . . . . .	16
2. Cuadro recapitulativo del estado de la Convención y del Acuerdo al 31 de agosto de 1998 . . . . .	17
C. Situación del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, aprobado el 4 de agosto de 1995 por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces cuyos territorios se encuentran dentro y fuera de las zonas económicas exclusivas y las poblaciones de peces altamente migratorios . . . . .	28
Situación del Acuerdo al 31 de agosto de 1998 . . . . .	28
II. INFORMACIÓN JURÍDICA RELATIVA A LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR . . . . .	35
A. Legislación nacional reciente comunicada por los Gobiernos . . . . .	35
1. Niue: Ley de 1996 sobre el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva . . . . .	35

ÍNDICE (continuación)

	<u>Página</u>
2. Panamá: Decreto Ley N° 7 del Órgano Ejecutivo Nacional, de 10 de febrero de 1998, "Por el cual se crea la Autoridad Marítima de Panamá" . . . . .	64
3. Santo Tomé y Príncipe: Ley N° 1/98 sobre la delimitación del mar territorial y la zona económica exclusiva . . . . .	83
4. España: Lista de las coordenadas geográficas de los puntos que constituyen la delimitación hecha por España de la Zona de Protección Pesquera en el Mar Mediterráneo, establecida por el Real Decreto 1315/1997, de 1° de agosto . . . . .	89
B. Tratados y declaraciones . . . . .	91
Regionales . . . . .	91
1. Declaración de Belice, adoptada por la XIII Conferencia de Ministros de la Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero en la ciudad de Belice, el 27 de noviembre de 1997 . . . . .	91
2. Camboya: Límites marítimos en el Golfo de Thailandia que afectan a dos países vecinos de Camboya, a saber, el Reino de Thailandia y la República Socialista de Viet Nam, y a la propia Camboya . . . . .	106
3. Nueva Zelanda: Situación de la Convención sobre la prohibición de la pesca con redes de enmalle y deriva en el Pacífico meridional al 9 de marzo de 1998 . . . . .	107
Protocolo II de la Convención sobre la prohibición de la pesca con redes de enmalle y deriva en el Pacífico meridional . . . . .	109
III. INFORMACIÓN JURÍDICA COMUNICADA POR OTRAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES . . . . .	110
Organización Marítima Internacional . . . . .	110
1. Resolución A.847(20): Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI . . . . .	110
2. Resolución A.848(20): Implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (IGS) . . . . .	123

ÍNDICE (continuación)

	<u>Página</u>
3. Resolución A.851(20): 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 . . . . .	125
4. Resolución A.858(20): Procedimiento para aprobar y modificar los dispositivos de separación del tráfico, las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluidas la designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, y los sistemas de notificación para buques . . . . .	130
5. Resolución A.867(20): Lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar . . . . .	131
6. Resolución A.868(20): Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos . . . . .	132
7. Resolución A.869(20): Directrices para facilitar la lucha contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos de conformidad con el artículo 7 y el anexo del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 . . . . .	145
8. Resolución A.871(20): Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje . . . . .	148
9. Resolución A.872(20): Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional . . . . .	157

I. CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

A. Situación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar<sup>1</sup>

1. Lista cronológica de las ratificaciones de la Convención y de las adhesiones y sucesiones a ella al 31 de agosto de 1998 (con indicación del grupo regional)

Número	Fecha de ratificación/ adhesión/sucesión	Estado/entidad	Grupo regional
1	10 de diciembre de 1982	Fiji	Asia
2	7 de marzo de 1983	Zambia	África
3	18 de marzo de 1983	México	América Latina/Caribe
4	21 de marzo de 1983	Jamaica	América Latina/Caribe
5	18 de abril de 1983	Namibia	África
6	7 de junio de 1983	Ghana	África
7	29 de julio de 1983	Bahamas	América Latina/Caribe
8	13 de agosto de 1983	Belice	América Latina/Caribe
9	26 de agosto de 1983	Egipto	África
10	26 de marzo de 1984	Côte d'Ivoire	África
11	8 de mayo de 1984	Filipinas	Asia
12	22 de mayo de 1984	Gambia	África
13	15 de agosto de 1984	Cuba	América Latina/Caribe
14	25 de octubre de 1984	Senegal	África
15	23 de enero de 1985	Sudán	África
16	27 de marzo de 1985	Santa Lucía	América Latina/Caribe
17	16 de abril de 1985	Togo	África
18	24 de abril de 1985	Túnez	África
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	África
22	30 de julio de 1985	Iraq	Asia
23	6 de septiembre de 1985	Guinea	África
24	30 de septiembre de 1985	República Unida de Tanzania	África

<sup>1</sup> La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, de conformidad con su artículo 308.

Número	Fecha de ratificación/ adhesión/sucesión	Estado/entidad	Grupo regional
25	19 de noviembre de 1985	Camerún	África
26	3 de febrero de 1986	Indonesia	Asia
27	25 de abril de 1986	Trinidad y Tabago	América Latina/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	África
31	25 de agosto de 1986	Guinea-Bissau	África
32	26 de septiembre de 1986	Paraguay	América Latina/Caribe
33	21 de julio de 1987	Yemen	Asia
34	10 de agosto de 1987	Cabo Verde	África
35	3 de noviembre de 1987	Santo Tomé y Príncipe	África
36	12 de diciembre de 1988	Chipre	Asia
37	22 de diciembre de 1988	Brasil	América Latina/Caribe
38	2 de febrero de 1989	Antigua y Barbuda	América Latina/Caribe
39	17 de febrero de 1989	República Democrática del Congo	África
40	2 de marzo de 1989	Kenya	África
41	24 de julio de 1989	Somalia	África
42	17 de agosto de 1989	Omán	Asia
43	2 de mayo de 1990	Botswana	África
44	9 de noviembre de 1990	Uganda	África
45	5 de diciembre de 1990	Angola	África
46	25 de abril de 1991	Granada	América Latina/Caribe
47	29 de abril de 1991	Micronesia (Estados Federados de) <sup>2</sup>	Asia
48	9 de agosto de 1991	Islas Marshall <sup>2</sup>	Asia
49	16 de septiembre de 1991	Seychelles	África
50	8 de octubre de 1991	Djibouti	África
51	24 de octubre de 1991	Dominica	América Latina/Caribe
52	21 de septiembre de 1992	Costa Rica	América Latina/Caribe
53	10 de diciembre de 1992	Uruguay	América Latina/Caribe

<sup>2</sup> Adhesión a la Convención.

Número	Fecha de ratificación/ adhesión/sucesión	Estado/entidad	Grupo regional
54	7 de enero de 1993	Saint Kitts y Nevis	América Latina/Caribe
55	24 de febrero de 1993	Zimbabwe	África
56	20 de mayo de 1993	Malta	Europa occidental y otros Estados
57	1° de octubre de 1993	San Vicente y las Granadinas	América Latina/Caribe
58	5 de octubre de 1993	Honduras	América Latina/Caribe
59	12 de octubre de 1993	Barbados	América Latina/Caribe
60	16 de noviembre de 1993	Guyana	América Latina/Caribe
61	12 de enero de 1994	Bosnia y Herzegovina <sup>3</sup>	Europa oriental
62	21 de junio de 1994	Comoras	África
63	19 de julio de 1994	Sri Lanka	Asia
64	25 de julio de 1994	Viet Nam	Asia
65	19 de agosto de 1994	Ex República Yugoslava de Macedonia <sup>3</sup>	Europa oriental
66	5 de octubre de 1994	Australia	Europa occidental y otros Estados
67	14 de octubre de 1994	Alemania <sup>2</sup>	Europa occidental y otros Estados
68	4 de noviembre de 1994	Mauricio	África
69	17 de noviembre de 1994	Singapur	Asia
70	12 de diciembre de 1994	Sierra Leona	África
71	5 de enero de 1995	Líbano	Asia
72	13 de enero de 1995	Italia	Europa occidental y otros Estados
73	15 de febrero de 1995	Islas Cook	Asia
74	5 de abril de 1995	Croacia <sup>3</sup>	Europa oriental
75	25 de abril de 1995	Bolivia	América Latina/Caribe
76	16 de junio de 1995	Eslovenia <sup>3</sup>	Europa oriental
77	29 de junio de 1995	India	Asia
78	14 de julio de 1995	Austria	Europa occidental y otros Estados
79	21 de julio de 1995	Grecia	Europa occidental y otros Estados

<sup>3</sup> Sucesión.

Número	Fecha de ratificación/ adhesión/sucesión	Estado/entidad	Grupo regional
80	2 de agosto de 1995	Tonga <sup>2</sup>	Asia
81	14 de agosto de 1995	Samoa	Asia
82	27 de noviembre de 1995	Jordania <sup>2</sup>	Asia
83	1° de diciembre de 1995	Argentina	América Latina/Caribe
84	23 de enero de 1996	Nauru	Asia
85	29 de enero de 1996	República de Corea	Asia
86	20 de marzo de 1996	Mónaco	Europa occidental y otros Estados
87	21 de marzo de 1996	Georgia <sup>2</sup>	Europa oriental
88	11 de abril de 1996	Francia	Europa occidental y otros Estados
89	24 de abril de 1996	Arabia Saudita	Asia
90	8 de mayo de 1996	Eslovaquia	Europa oriental
91	15 de mayo de 1996	Bulgaria	Europa oriental
92	21 de mayo de 1996	Myanmar	Asia
93	7 de junio de 1996	China	Asia
94	11 de junio de 1996	Argelia	África
95	20 de junio de 1996	Japón	Asia
96	21 de junio de 1996	Irlanda	Europa occidental y otros Estados
97	21 de junio de 1996	Finlandia	Europa occidental y otros Estados
98	21 de junio de 1996	República Checa	Europa oriental
99	24 de junio de 1996	Noruega	Europa occidental y otros Estados
100	25 de junio de 1996	Suecia	Europa occidental y otros Estados
101	28 de junio de 1996	Países Bajos	Europa occidental y otros Estados
102	1° de julio de 1996	Panamá	América Latina/Caribe
103	17 de julio de 1996	Mauritania	África
104	19 de julio de 1996	Nueva Zelanda	Europa occidental y otros Estados
105	31 de julio de 1996	Haití	América Latina/Caribe
106	13 de agosto de 1996	Mongolia	Asia
107	30 de septiembre de 1996	Palau	Asia
108	14 de octubre de 1996	Malasia	Asia

/...

Número	Fecha de ratificación/ adhesión/sucesión	Estado/entidad	Grupo regional
109	5 de noviembre de 1996	Brunei Darussalam	Asia
110	17 de diciembre de 1996	Rumania	Europa oriental
111	14 de enero de 1997	Papua Nueva Guinea	Asia
112	15 de enero de 1997	España	Europa occidental y otros Estados
113	11 de febrero de 1997	Guatemala	América Latina/Caribe
114	26 de febrero de 1997	Pakistán	Asia
115	12 de marzo de 1997	Federación de Rusia	Europa oriental
116	13 de marzo de 1997	Mozambique	África
117	23 de junio de 1997	Islas Salomón	Asia
118	21 de julio de 1997	Guinea Ecuatorial	África
119	25 de julio de 1997	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte <sup>2</sup>	Europa occidental y otros Estados
120	25 de agosto de 1997	Chile	América Latina/Caribe
121	16 de octubre de 1997	Benín	África
122	3 de noviembre de 1997	Portugal	Europa occidental y otros Estados
123	23 de diciembre de 1997	Sudáfrica	África
124	11 de marzo de 1998	Gabón	África
125	1º de abril de 1998	Comunidad Europea	
126	5 de junio de 1998	República Democrática Popular Lao	Asia
127	9 de julio de 1998	Suriname	América Latina/Caribe

127 ratificaciones/adhesiones/sucesiones depositadas en poder  
del Secretario General.

2. Lista alfabética de Estados que habían ratificado la Convención, se habían adherido a ella o habían sucedido a ella al 31 de agosto de 1998

Alemania	Guinea	República de Corea
Angola	Guinea-Bissau	República Democrática
Antigua y Barbuda	Guinea Ecuatorial	Popular Lao
Arabia Saudita	Guyana	República Unida de
Argelia	Haití	Tanzanía
Argentina	Honduras	Rumania
Australia	India	Saint Kitts y Nevis
Austria	Indonesia	Samoa
Bahamas	Iraq	Santa Lucía
Bahrein	Irlanda	Santo Tomé y Príncipe
Barbados	Islandia	San Vicente y las
Belice	Islas Cook	Granadinas
Benín	Islas Marshall	Senegal
Bolivia	Islas Salomón	Seychelles
Bosnia y Herzegovina	Italia	Sierra Leona
Botswana	Jamaica	Singapur
Brasil	Japón	Somalia
Brunei Darussalam	Jordania	Sri Lanka
Bulgaria	Kenya	Sudáfrica
Cabo Verde	Kuwait	Sudán
Camerún	Líbano	Suecia
Chile	Malasia	Suriname
China	Malí	Togo
Chipre	Malta	Tonga
Comoras	Mauricio	Trinidad y Tabago
Comunidad Europea	Mauritania	Túnez
Costa Rica	México	Uganda
Côte d'Ivoire	Micronesia (Estados	Uruguay
Croacia	Federados de)	Viet Nam
Cuba	Mónaco	Yemen
Djibouti	Mongolia	Yugoslavia
Dominica	Mozambique	Zaire
Egipto	Myanmar	Zambia
Eslovaquia	Namibia	Zimbabwe
Eslovenia	Nauru	
España	Nigeria	
Ex República Yugoslava	Noruega	
de Macedonia	Nueva Zelandia	
Federación de Rusia	Omán	
Fiji	Países Bajos	
Filipinas	Pakistán	
Finlandia	Palau	
Francia	Panamá	
Gabón	Papua Nueva Guinea	
Gambia	Paraguay	
Georgia	Portugal	
Ghana	Reino Unido de Gran	
Granada	Bretaña e Irlanda	
Grecia	del Norte	
Guatemala	República Checa	

### 3. Comunidad Europea

Declaración relativa a las competencias de la Comunidad Europea respecto a las materias regidas por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, y el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención, de 28 de julio de 1994

La Comunidad Europea saluda atentamente al Secretario General de las Naciones Unidas y tiene el honor de depositar su instrumento de confirmación formal de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, y el Acuerdo aprobado por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 28 de julio de 1994 relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982.

Al depositar este instrumento, la Comunidad tiene el honor de expresar su aceptación, en relación con las materias respecto de las cuales sus Estados miembros que son Partes en la Convención le han transferido competencias, de los derechos y obligaciones establecidos respecto de los Estados en la Convención y el Acuerdo. Se adjunta la declaración relativa a las competencias que se prevé en el párrafo 1 del artículo 5 del Anexo IX de la Convención.

La Comunidad desea también declarar, de conformidad con el artículo 310 de la Convención, que se opone a cualquier declaración o posición que excluya o modifique el alcance jurídico de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en particular las que se refieren a las actividades de pesca. La Comunidad considera que la Convención no reconoce derechos o jurisdicción a los Estados ribereños, fuera de sus zonas económicas exclusivas, respecto de la explotación, conservación y ordenación de los recursos pesqueros que no sean especies sedentarias.

La Comunidad se reserva el derecho de formular declaraciones posteriores respecto de la Convención y el Acuerdo en respuesta a futuras declaraciones y expresiones de posición.

(Declaración formulada de conformidad con el párrafo 1 del artículo 5 del Anexo IX de la Convención y el párrafo 4 del artículo 4 del Acuerdo)

El párrafo 1 del artículo 5 del Anexo IX de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece que "el instrumento de confirmación formal o de adhesión de una organización internacional contendrá una declaración en la que se especificarán las materias regidas por esta Convención respecto de las cuales sus Estados miembros que sean Partes en la Convención le hayan transferido competencias"<sup>4</sup>.

El párrafo 4 del artículo 4 del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10

---

<sup>4</sup> Cuando firmó la Convención, la Comunidad hizo la declaración exigida por el artículo 2 del Anexo IX, en la que especificó las materias regidas por la Convención respecto de las cuales sus Estados miembros le habían transferido competencias.

de diciembre de 1982<sup>5</sup>, establece que la confirmación formal por una organización internacional deberá efectuarse de conformidad con el Anexo IX de la Convención.

Las Comunidades Europeas fueron establecidas por los Tratados de París (Comunidad Europea del Carbón y del Acero - CECA) y Roma (Comunidad Económica Europea - CEE - y Comisión Europea de Energía Atómica - EURATOM), firmados respectivamente el 18 de abril de 1951 y el 25 de marzo de 1957. Una vez ratificados por los Estados signatarios, los Tratados entraron en vigor el 25 de julio de 1952 y el 1° de enero de 1958. Fueron enmendados por el Tratado de la Unión Europea, que se firmó en Maastricht el 7 de febrero de 1992 y, tras ser ratificado por los Estados signatarios, entró en vigor el 1° de noviembre de 1993, y más recientemente por el Tratado de Adhesión, firmado en Corfú el 24 de junio de 1994, que entró en vigor el 1° de enero de 1995<sup>6</sup>.

Los actuales miembros de la Comunidad Europea son el Reino de Bélgica, el Reino de Dinamarca, la República Federal de Alemania, la República Helénica, el Reino de España, la República Francesa, Irlanda, la República Italiana, el Gran Ducado de Luxemburgo, el Reino de los Países Bajos, la República de Austria, la República Portuguesa, la República de Finlandia, el Reino de Suecia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención se aplicarán, en lo que respecta a las competencias transferidas a la Comunidad Europea, a los territorios en que se aplica el Tratado constitutivo de la Comunidad y con sujeción a las condiciones establecidas en dicho Tratado, en particular su artículo 227.

Esta declaración no se aplica a los territorios de los Estados miembros en que dicho Tratado no es aplicable y es sin perjuicio de las medidas o posiciones que puedan adoptar los Estados miembros de que se trate, con arreglo a la Convención y el Acuerdo, en nombre de esos territorios y en el interés de éstos.

De conformidad con las disposiciones antes referidas, en esta declaración se indican las competencias que los Estados miembros han transferido a la Comunidad con arreglo a los Tratados, respecto de las materias regidas por la Convención y el Acuerdo.

El alcance y el ejercicio de esas competencias de la Comunidad están sujetas, por su propia índole, a una evolución continua, de modo que, si fuere necesario, la Comunidad complementará o modificará esta declaración de conformidad con el párrafo 4 del artículo 5 del Anexo IX de la Convención.

---

<sup>5</sup> Firmado por la Comunidad el 29 de julio de 1994 y aplicado por ésta provisionalmente a partir del 16 de noviembre de 1994.

<sup>6</sup> El Tratado de París, por el cual se constituyó la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, se registró en la Secretaría de las Naciones Unidas el 15 de marzo de 1957 con el N° 3729; los Tratados de Roma, constitutivos de la Comunidad Económica Europea y de la Comunidad Europea de Energía Atómica (EURATOM), se registraron el 21 de abril y el 24 de abril de 1958 respectivamente, con los números 4300 y 4301. El Tratado de la Unión Europea se registró el 28 de diciembre de 1993 con el N° 30615; el Tratado de Adhesión del 24 de junio de 1994 se publicó en el Diario Oficial N° 6241, de 29 de agosto de 1994.

\*\*\*\*\*

La Comunidad tiene competencias exclusivas respecto de ciertas materias y competencias compartidas con sus Estados miembros respecto de otras materias.

1. Materias en que la Comunidad tiene competencias exclusivas

- La Comunidad señala que sus Estados miembros le han transferido competencias respecto de la conservación y ordenación de los recursos marinos pesqueros. Por tanto, en este campo, corresponde a la Comunidad adoptar las normas y reglamentos pertinentes (que los Estados miembros aplican) y contraer, dentro del ámbito de sus competencias, compromisos externos con terceros Estados u organizaciones internacionales competentes. Estas competencias se aplican respecto de las aguas bajo jurisdicción pesquera nacional y en alta mar. No obstante, las medidas relativas al ejercicio de jurisdicción sobre los buques, el abanderamiento y el registro de buques y la imposición de sanciones penales y administrativas son de competencia de los Estados miembros, aunque respetando las normas jurídicas de la Comunidad. En la legislación comunitaria se prevén también sanciones administrativas.
- En virtud de su política comercial y aduanera, la Comunidad tiene competencia respecto de las disposiciones de las Partes X y XI de la Convención y el Acuerdo de 28 de julio de 1994 que guarden relación con el comercio internacional.

2. Materias en que la Comunidad comparte competencias con sus Estados miembros

- En lo que se refiere a las pesquerías, en algunas materias que no están directamente relacionadas con la conservación y ordenación de los recursos marinos pesqueros, como la investigación y el desarrollo tecnológico, la competencia es compartida.
- Con respecto a las disposiciones sobre el transporte marítimo, la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación del mar que figuran, entre otras, en las Partes II, III, V, VII y XII de la Convención, la Comunidad tiene competencia exclusiva sólo en la medida en que esas disposiciones de la Convención o los instrumentos jurídicos aprobados en aplicación de esas disposiciones afecten normas comunes establecidas por la Comunidad. Cuando existen normas de la Comunidad pero éstas no resultan afectadas, particularmente en los casos en que las disposiciones de la Comunidad establecen solamente reglas mínimas, los Estados miembros tienen competencia, sin perjuicio de la competencia de la Comunidad para actuar en esa esfera. En caso contrario, la competencia incumbe a los Estados miembros.

En el apéndice figura una lista de las normas pertinentes de la Comunidad. El alcance de la competencia de la Comunidad que dimana de esas normas debe evaluarse en función de las disposiciones concretas de cada norma y teniendo en cuenta, en particular, la medida en que esas disposiciones establecen reglas comunes.

- Con respecto a las disposiciones de las Partes XIII y XIV de la Convención, las competencias de la Comunidad se refieren

principalmente al fomento de la cooperación en materia de investigación y desarrollo tecnológico con países no miembros y organizaciones internacionales. Las actividades realizadas por la Comunidad en este ámbito complementan las actividades de los Estados miembros. En este caso, la competencia se ejerce mediante la aprobación de los programas enumerados en el apéndice.

3. Posibles repercusiones de otras políticas de la Comunidad

- Cabe mencionar asimismo las políticas y actividades de la Comunidad en lo que se refiere a la lucha contra las prácticas económicas desleales, las adquisiciones por los gobiernos y la competitividad industrial, así como en el ámbito de la asistencia para el desarrollo. Estas políticas pueden también guardar cierta relación con la Convención y el Acuerdo, especialmente con algunas disposiciones de las Partes VI y XI de la Convención.

APÉNDICE

Normas de la Comunidad que se refieren a materias  
regidas por la Convención y el Acuerdo

En los sectores de la seguridad marítima y la  
prevención de la contaminación del mar

Decisión del Consejo de 25 de febrero de 1992, relativa a los sistemas de radionavegación destinados a ser utilizados en Europa (92/143/CEE) (Diario Oficial N° L 59, 4.3.1992, pág. 17)

Directiva del Consejo de 21 de diciembre de 1978, relativa al pilotaje de los buques por pilotos de altura que operen en el Mar del Norte y en el Canal de la Mancha (79/115/CEE) (Diario Oficial N° L 33, 8.2.1979, pág. 32)

Directiva del Consejo de 13 de septiembre de 1993, relativa a las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes (93/75/CEE) (Diario Oficial N° 247, 5.10.1993, pág. 19)

Directiva del Consejo de 23 de noviembre de 1993, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques pesqueros (decimotercera directiva específica con arreglo al apartado 1 del artículo 16 de la Directiva 83/391/CEE) (93/103/CE) (Diario Oficial N° L 307, 13.12.1993, pág. 1)

Directiva del Consejo de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (Directiva sobre clasificación de asociaciones) (94/57/CE) (Diario Oficial N° L 319, 12.12.1994, pág. 20)

Directiva del Consejo de 22 de noviembre de 1994, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas (94/58/CE) (Diario Oficial N° L 319, 12.12.1994, pág. 28)

Directiva del Consejo de 19 de junio de 1995, sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto) (95/21/CE) (Diario Oficial N° L 157, 7.7.1995, pág. 1)

Directiva del Consejo de 20 de diciembre de 1996, sobre equipos marinos (96/98/CE) (Diario Oficial N° L 46, 17.2.1997, pág. 25)

Reglamento del Consejo de 4 de marzo de 1991, relativo al cambio de registro de buques dentro de la Comunidad (91/613/CEE) (Diario Oficial N° L 68, 15.3.1991), y Reglamento de la Comisión de 28 de julio de 1993, relativo a la aplicación de las enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, de 1974, y del Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques, a efectos de la aplicación del Reglamento (CEE) N° 613/91 del Consejo (2158/93/CEE) (Diario Oficial N° L 194, 3.8.1993, pág. 5)

/...

Reglamento del Consejo de 21 de noviembre de 1994 sobre la aplicación de la Resolución A.747(18) de la OMI, relativa a la aplicación del arqueo de los tanques de lastre en los petroleros equipados con tanques de lastre separado (2978/94/CEE) (Diario Oficial N° L 319, 12.12.1994, pág. 1)

Reglamento del Consejo de 8 de diciembre de 1995, sobre la gestión de la seguridad de los transbordadores de pasajeros de carga rodada (transbordadores ro/ro) (3051/95/CEE) (Diario Oficial N° L 320, 30.12.1995, pág. 14)

En la esfera de la protección y la preservación del medio marino  
Parte XII de la Convención

Decisión del Consejo de 3 de diciembre de 1981, por la que se establece un sistema comunitario de información para el control y la disminución de la contaminación causada por el vertido de hidrocarburos en el mar (81/971/CEE) (Diario Oficial N° L 355, 10.12.1981, pág. 52)

Decisión del Consejo de 6 de marzo de 1986, por la que se establece un sistema de información comunitario para el control y la disminución de la contaminación causada por el vertido de hidrocarburos y de otras sustancias peligrosas en el mar (86/85/CEE) (Diario Oficial N° L 77, 22.3.1986, pág. 33)

Directiva del Consejo de 16 de junio de 1975, relativa a la gestión de aceites usados (75/439/CEE) (Diario Oficial N° L 194, 25.7.1975, pág. 23)

Directiva del Consejo de 15 de julio de 1975, sobre residuos (75/442/CEE) (Diario Oficial N° L 194, 25.7.1975, pág. 39)

Directiva del Consejo de 8 de diciembre de 1975, relativa a la calidad de las aguas de baño (76/160/CEE) (Diario Oficial N° L 31, 5.2.1976, pág. 1)

Directiva del Consejo de 4 de mayo de 1976, relativa a la contaminación causada por determinadas sustancias peligrosas vertidas en el medio acuático de la Comunidad (76/464/CEE) (Diario Oficial N° L 129, 18.5.1976, pág. 23)

Directiva del Consejo de 20 de febrero de 1978, relativa a los residuos procedentes de la industria del dióxido de titanio (78/176/CEE) (Diario Oficial N° L 54, 25.2.1978, pág. 19)

Directiva del Consejo de 30 de octubre de 1979, relativa a la calidad exigida a las aguas para cría de moluscos (79/923/CEE) (Diario Oficial N° L 281, 10.11.1979, pág. 47)

Directiva del Consejo de 15 de julio de 1980, relativa a los valores límite y a los valores guía de calidad atmosférica para el anhídrido sulfuroso y las partículas en suspensión (80/779/CEE) (Diario Oficial N° L 229, 30.8.1980, pág. 30)

Directiva del Consejo de 22 de marzo de 1982, relativa a los valores límite y a los objetivos de calidad para los vertidos de mercurio del sector de la electrólisis de los cloruros alcalinos (82/176/CEE) (Diario Oficial N° L 81, 27.3.1982, pág. 29)

Directiva del Consejo de 24 de junio de 1982, relativa a los riesgos de accidentes graves en determinadas actividades industriales (82/501/CEE) (Diario Oficial N° L 230, 5.8.1982, pág. 1)

Directiva del Consejo de 3 de diciembre de 1982, relativa a las modalidades de supervisión y control de los medios afectados por los residuos procedentes de la industria del dióxido de titanio (82/883/CEE) (Diario Oficial N° L 378, 31.12.1982, pág. 1)

Directiva del Consejo de 3 de diciembre de 1982, relativa al valor límite para el plomo contenido en la atmósfera (82/884/CEE) (Diario Oficial N° L 378, 31.12.1982, pág. 15)

Directiva del Consejo de 26 de septiembre de 1983, relativa a los valores límite y a los objetivos de calidad para los vertidos de cadmio (83/513/CEE) (Diario Oficial N° L 291, 24.10.1983, pág. 1)

Directiva del Consejo de 8 de marzo de 1984, sobre los valores límite y los objetivos de calidad para los vertidos de mercurio de los sectores distintos de la electrólisis de los cloruros alcalinos (84/156/CEE) (Diario Oficial N° L 74, 17.3.1984, pág. 49)

Directiva del Consejo de 28 de junio de 1984, relativa a la lucha contra la contaminación atmosférica procedente de las instalaciones industriales (84/360/CEE) (Diario Oficial N° L 188, 16.7.1984, pág. 20)

Directiva del Consejo de 9 de octubre de 1984, relativa a los valores límite y a los objetivos de calidad para los vertidos de hexaclorociclohexano (84/491/CEE) (Diario Oficial N° L 274, 17.10.1984, pág. 11)

Directiva del Consejo de 7 de marzo de 1985, relativa a las normas de calidad del aire para el dióxido de nitrógeno (85/203/CEE) (Diario Oficial N° L 87, 27.3.1985, pág. 1)

Directiva del Consejo de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (85/337/CEE) (Diario Oficial N° L 175, 5.7.1985, pág. 40)

Directiva del Consejo de 12 de junio de 1986, relativa a los valores límite y a los objetivos de calidad para los vertidos de determinadas sustancias peligrosas comprendidas en la lista I del Anexo de la Directiva 76/464/CEE (86/280/CEE) (Diario Oficial N° L 181, 4.7.1986, pág. 16)

Directiva del Consejo de 24 de noviembre de 1988, sobre limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión (88/609/CEE) (Diario Oficial N° L 336, 7.12.1988, pág. 1)

Directiva del Consejo de 8 de junio de 1989, relativa a la prevención de la contaminación atmosférica procedente de instalaciones existentes de incineración de residuos municipales (89/369/CEE) (Diario Oficial N° L 163, 14.6.1989, pág. 32)

Directiva del Consejo de 21 de junio de 1989, relativa a la reducción de la contaminación atmosférica procedente de instalaciones existentes de incineración de residuos municipales (89/429/CEE) (Diario Oficial N° L 203, 15.7.1989, pág. 50)

Directiva del Consejo de 21 de mayo de 1991, sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas (91/271/CEE) (Diario Oficial N° L 135, 30.5.1991, pág. 40)

Directiva del Consejo de 12 de diciembre de 1991, relativa a la protección de las aguas contra la contaminación producida por nitratos utilizados en la agricultura (91/676/CEE) (Diario Oficial N° L 375, 31.12.1991, pág. 1)

Directiva del Consejo de 12 de diciembre de 1991, relativa a los residuos peligrosos (91/689/CEE) (Diario Oficial N° L 377, 31.12.1991, pág. 20)

Directiva del Consejo de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de fauna y flora silvestres (92/43/CEE) (Diario Oficial N° L 206, 22.7.1992, pág. 7)

Directiva del Consejo de 15 de diciembre de 1992, por la que se fija el régimen de armonización de los programas de reducción de la contaminación producida por los residuos de la industria del dióxido de titanio, a fin de eliminar dicha contaminación (92/112/CEE) (Diario Oficial N° L 409, 31.12.1992, pág. 11)

Directiva del Consejo de 16 de diciembre de 1994, relativa a la incineración de residuos peligrosos (94/67/CEE) (Diario Oficial N° L 365, 31.12.1994, pág. 34)

Reglamento del Consejo de 1° de febrero de 1993, relativo a la vigilancia y el control de los traslados de residuos en el interior, a la entrada y a la salida de la Comunidad Europea (93/259/CEE) (Diario Oficial N° L 30, 6.2.1993, pág. 1)

En el sector de la investigación del medio marino  
y la cooperación científica y tecnológica

Programa de ciencia y tecnología marinas

Programa de medio ambiente y clima

Cooperación con terceros países y organizaciones internacionales: Programa de cooperación científica y tecnológica con países en desarrollo (INCO-DC)

Convenios en que es parte la Comunidad

Convenio para la prevención de la contaminación marina procedente de fuentes terrestres, París, 4 de junio de 1974 (decisión 75/437/CEE del Consejo, de 3 de marzo de 1975, publicada en el Diario Oficial N° L 194, 25.7.1975, pág. 5)

Protocolo de enmienda del Convenio para la prevención de la contaminación marina procedente de fuentes terrestres, París, 26 de marzo de 1986 (decisión 87/57/CEE del Consejo, de 28 de diciembre de 1986, publicada en el Diario Oficial N° L 24, 27.1.1987, pág. 47)

Protocolo sobre la protección del Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre, Atenas, 17 de mayo de 1980 (decisión 83/101/CEE del Consejo, de 28 de febrero de 1983, publicada en el Diario Oficial N° L 67, 12.3.1983, pág. 1)

Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación y Protocolo sobre la prevención de la contaminación del Mar Mediterráneo causada por vertidos desde buques y aeronaves, Barcelona, 16 de febrero de 1976 (decisión 77/585/CEE del Consejo, de 25 de julio de 1977, publicada en el Diario Oficial N° L 240, 19.9.1977, pág. 1)

Protocolo de cooperación para la lucha contra la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias dañinas en casos de emergencia en el Mar Mediterráneo, Barcelona, 16 de febrero de 1976 (decisión 81/420/CEE del Consejo, de 19 de mayo de 1981, publicada en el Diario Oficial N° L 162, 19.6.1981, pág. 4)

Convención sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a larga distancia, Ginebra, 13 de noviembre de 1979 (decisión 81/462/CEE del Consejo, de 11 de junio de 1981, publicada en el Diario Oficial N° L 171, 27.6.1981, pág. 11)

Protocolo de 3 de abril de 1982 relativo a zonas especialmente protegidas del Mediterráneo, Ginebra, 3 de abril de 1982 (decisión 84/132/CEE del Consejo, de 1° de marzo de 1984, publicada en el Diario Oficial N° L 68, 10.3.1984, pág. 36)

Acuerdo para la cooperación en la lucha contra la contaminación del Mar del Norte por hidrocarburos y otras sustancias nocivas, Bonn, 13 de septiembre de 1983 (decisión 84/358/CEE del Consejo, de 28 de junio de 1984, publicada en el Diario Oficial N° L 188, 16.7.1984, pág. 7)

Acuerdo de cooperación para la protección de las costas y las aguas del Atlántico nororiental contra la contaminación, Lisboa, 17 de octubre de 1990 (decisión 93/550/CEE del Consejo, de 20 de octubre de 1993, publicada en el Diario Oficial N° L 267, 28.10.1993, pág. 20)

Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, firmado en Basilea el 22 de marzo de 1989 (decisión 93/98/CEE del Consejo, de 1° de febrero de 1993, publicada en el Diario Oficial N° L 39, 16.2.1993, pág. 1)

B. Situación del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención, aprobado por la Asamblea General el 28 de julio de 1994

1. Lista alfabética de Estados partes que habían aceptado quedar obligados por el Acuerdo al 31 de agosto de 1998

Alemania	Haití	Reino Unido de Gran
Arabia Saudita	India	Bretaña e Irlanda
Argelia	Irlanda	del Norte
Argentina	Islandia	República Checa
Australia	Islas Cook	República de Corea
Austria	Islas Salomón	República Democrática
Bahamas	Italia	Popular Lao
Barbados	Jamaica	República Unida de
Belice	Japón	Tanzanía
Benín	Jordania	Rumania
Bolivia	Kenya	Samoa
Brunei Darussalam	Líbano	Senegal
Bulgaria	Malasia	Seychelles
Chile	Malta	Sierra Leona
China	Mauricio	Singapur
Chipre	Mauritania	Sri Lanka
Comunidad Europea	Micronesia (Estados	Sudáfrica
Côte d'Ivoire	Federados de)	Suecia
Croacia	Mónaco	Suriname
Eslovaquia	Mongolia	Togo
Eslovenia	Mozambique	Tonga
España	Myanmar	Trinidad y Tabago
Ex República Yugoslava	Namibia	Uganda
de Macedonia	Nauru	Yugoslavia
Federación de Rusia	Nigeria	Zambia
Fiji	Noruega	Zimbabwe
Filipinas	Nueva Zelandia	
Finlandia	Omán	
Francia	Países Bajos	
Gabón	Pakistán	
Georgia	Palau	
Granada	Panamá	
Grecia	Papua Nueva Guinea	
Guatemala	Paraguay	
Guinea	Portugal	
Guinea Ecuatorial		

2. Cuadro recapitutivo del estado de la Convención y del Acuerdo al 31 de agosto de 1998

 DAODM/OAJ Naciones Unidas Estado o entidad	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención	
	Firma (con $\blacklozenge$ / sin $\diamond$ declaración)	Fecha de ratificación: confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); (4 declaración)	Firma	Miembro provisional <sup>1</sup> de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos hasta
Afganistán	$\diamond$			
Albania				
Alemania		14 de octubre de 1994 (a)	✓	14 de octubre de 1994
Andorra				
Angola	$\blacklozenge$	5 de diciembre de 1990		
Antigua y Barbuda	$\diamond$	2 de febrero de 1989		
Arabia Saudita	$\diamond$	24 de abril de 1996		24 de abril de 1996 (p) <sup>2</sup>
Argelia	$\blacklozenge$	11 de junio de 1996	✓	11 de junio de 1996 (p) <sup>2</sup>
Argentina	$\blacklozenge$	1° de diciembre de 1995	✓	1° de diciembre de 1995
Armenia				
Australia	$\diamond$	5 de octubre de 1994	✓	5 de octubre de 1994
Austria	$\diamond$	14 de julio de 1995	✓	14 de julio de 1995
Azerbaiyán				
Bahamas	$\diamond$	29 de julio de 1983	✓	28 de julio de 1995 <sup>3</sup>
Bahrein	$\diamond$	30 de mayo de 1985		
Bangladesh	$\diamond$			16 de noviembre de 1998 <sup>4</sup>
Barbados	$\diamond$	12 de octubre de 1993	✓	28 de julio de 1995 <sup>3</sup>
Belarús	$\blacklozenge$			16 de noviembre de 1998 <sup>5</sup>

 DAODM/OAJ Naciones Unidas Estado o entidad	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención	
	Firma (con ♦ / sin ◇ declaración)	Fecha de ratificación: confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); (• declaración)	Firma	Miembro provisional de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos hasta
Bélgica	♦		✓	16 de noviembre de 1998*
Belize	◇	13 de agosto de 1983		21 de octubre de 1994 (fd)
Benin	◇	16 de octubre de 1997		16 de octubre de 1997 (p) <sup>2</sup>
Bhután	◇			
Bolivia	♦	28 de abril de 1995		28 de abril de 1995 (p) <sup>2</sup>
Bosnia y Herzegovina		12 de enero de 1994 (s)		
Botswana	◇	2 de mayo de 1990		
Brasil	♦	22 de diciembre de 1988	✓	
Brunei Darrusalam	◇	5 de noviembre de 1996		5 de noviembre de 1996 (p) <sup>2</sup>
Bulgaria	◇	15 de mayo de 1996		15 de mayo de 1996 (a)
Burkina Faso	◇		✓	
Burundi	◇			
Cabo Verde	♦*	10 de agosto de 1987	✓	
Camboya	◇			
Camerún	◇	19 de noviembre de 1985	✓	
Canadá	◇		✓	16 de noviembre de 1998*
Chad	◇			
Chile	♦	25 de agosto de 1997		25 de agosto de 1997 (a)
China	◇	7 de junio de 1996	✓	7 de junio de 1996 (p) <sup>2</sup>
Chipre	◇	12 de diciembre de 1988	✓	27 de julio de 1995

 DAODM/OAJ Naciones Unidas	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención	
	Estado o entidad	Firma (con $\blacklozenge$ / sin $\diamond$ declaración)	Firma	Miembro provisional <sup>1</sup> de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos hasta
Estado o entidad	Fecha de ratificación: confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); (≠ declaración)	Fecha de ratificación: confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); (≠ declaración)	Ratificación: confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p)	Miembro provisional <sup>1</sup> de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos hasta
Colombia	$\diamond$			
Comoras	$\diamond$	21 de junio de 1994		
Comunidad Europea	$\blacklozenge$	1º de abril de 1998 (cf)	✓	1º de abril de 1998 (cf)
Congo	$\diamond$			
Costa Rica	$\blacklozenge$	21 de septiembre de 1992		
Côte d'Ivoire	$\diamond$	26 de marzo de 1984	✓	28 de julio de 1995 <sup>3</sup>
Croacia		15 de abril de 1995 (s)		5 de abril de 1995 (p) <sup>2</sup>
Cuba	$\blacklozenge$	15 de agosto de 1984		
Dinamarca	$\diamond$		✓	
Djibouti	$\diamond$	8 de octubre de 1991		
Dominica	$\diamond$	24 de octubre de 1991		
Ecuador				
Egipto	$\diamond$	26 de agosto de 1983	✓	
El Salvador	$\diamond$			
Emiratos Árabes Unidos	$\diamond$			16 de noviembre de 1998 <sup>4</sup>
Eritrea				
Eslovaquia	$\diamond$	8 de mayo de 1996	✓	8 de mayo de 1996
Eslovenia		16 de junio de 1995 (s)	✓	16 de junio de 1995
España	$\blacklozenge$	15 de enero de 1997	✓	15 de enero de 1997
Estados Unidos de América			✓	16 de noviembre de 1998 <sup>4</sup>

 DAODM/OAJ Naciones Unidas Estado o entidad	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención	
	Firma (con ♦ / sin ◊ declaración)	Firma	Firma	Miembro provisional <sup>1</sup> de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos hasta
Estonia				
Etiopía	◊			
Ex República Yugoslava de Macedonia		19 de agosto de 1994 (s)		19 de agosto de 1994 (p) <sup>2</sup>
Federación de Rusia	♦	12 de marzo de 1997		12 de marzo de 1997 (a)
Fiji	◊	10 de diciembre de 1982	✓	28 de julio de 1995
Filipinas	♦	18 de mayo de 1984	✓	23 de julio de 1997
Finlandia	♦	21 de junio de 1996	✓	21 de junio de 1996
Francia	♦	11 de abril de 1996	✓	11 de abril de 1996
Gabón	◊	11 de marzo de 1998	✓	11 de marzo de 1998 (p) <sup>2</sup>
Gambia	◊	22 de mayo de 1984		
Georgia		21 de marzo de 1996 (a)		21 de marzo de 1996 (p) <sup>2</sup>
Ghana	◊	7 de junio de 1983		
Granada	◊	25 de abril de 1991	✓	28 de julio de 1995 <sup>3</sup>
Grecia	♦	21 de julio de 1995	✓	21 de julio de 1995
Guatemala	◊	11 de febrero de 1997		11 de febrero de 1997 (p) <sup>2</sup>
Guinea	♦	6 de septiembre de 1985	✓	28 de julio de 1995 <sup>3</sup>
Guinea-Bissau	◊	25 de agosto de 1986		
Guinea Ecuatorial	◊	21 de julio de 1997		21 de julio de 1997 (p) <sup>2</sup>
Guyana	◊	16 de noviembre de 1993		
Haití	◊	31 de julio de 1996		31 de julio de 1996 (p) <sup>2</sup>

 DAODM/OAU Naciones Unidas Estado o entidad	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención	
	Firma (con ♦ / sin ◊ declaración)	Fecha de ratificación: confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); (◊ declaración)	Firma	Miembro provisional <sup>1</sup> de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos hasta
Honduras	◊	5 de octubre de 1993		
Hungría	◊			
India	◊	29 de junio de 1995	✓	29 de junio de 1995
Indonesia	◊	3 de febrero de 1986	✓	
Irán (República Islámica del)	♦			
Iraq	♦	30 de julio de 1985		
Irlanda	◊	21 de junio de 1996	✓	21 de junio de 1996
Islandia	◊	21 de junio de 1985	✓	28 de julio de 1995 <sup>3</sup>
Islas Cook <sup>6</sup>	◊	15 de febrero de 1995		15 de febrero de 1995 (a)
Islas Marshall		9 de agosto de 1991 (a)		
Islas Salomón	◊	23 de junio de 1997		23 de junio de 1997 (p) <sup>2</sup>
Israel				
Italia	♦	13 de enero de 1995	✓	13 de enero de 1995
Jamahiyya Árabe Libia	◊			
Jamaica	◊	21 de marzo de 1983	✓	28 de julio de 1995 <sup>3</sup>
Japón	◊	20 de junio de 1996	✓	20 de junio de 1996
Jordania		27 de noviembre de 1995 (a)		27 de noviembre de 1995 (p) <sup>2</sup>
Kazajistán				
Kenya	◊	2 de marzo de 1989		29 de julio de 1994 (fd)
Kirguistán				

 DAODM/OAJ Naciones Unidas Estado o entidad	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención	
	Firma (con $\blacklozenge$ / sin $\diamond$ declaración)	Fecha de ratificación: confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); ( $\blacklozenge$ declaración)	Firma	Miembro provisional <sup>1</sup> de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos hasta
Kiribati <sup>6</sup>				
Kuwait	$\diamond$	12 de mayo de 1986		
Lesotho	$\diamond$			
Letonia				
Líbano	$\diamond$	5 de enero de 1995		5 de enero de 1995 (p) <sup>2</sup>
Liberia	$\diamond$			
Liechtenstein	$\diamond$			
Lituania				
Luxemburgo	$\blacklozenge$		✓	
Madagascar	$\diamond$			
Malasia	$\diamond$	14 de octubre de 1996	✓	14 de octubre de 1996 (p) <sup>2</sup>
Malawi	$\diamond$			
Maldivas	$\diamond$		✓	
Mali	$\blacklozenge$	16 de julio de 1985		
Malta	$\diamond$	20 de mayo de 1993	✓	26 de junio de 1996
Marruecos	$\diamond$		✓	
Mauricio	$\diamond$	4 de noviembre de 1994		4 de noviembre de 1994 (p) <sup>2</sup>
Mauritania	$\diamond$	17 de julio de 1996	✓	17 de julio de 1996 (p) <sup>2</sup>
México	$\diamond$	18 de marzo de 1983		
Micronesia (Estados Federados de)		29 de abril de 1991 (a)	✓	6 de septiembre de 1995

 DAODM/OAJ Naciones Unidas Estado o entidad	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención	
	Firma (con $\blacklozenge$ / sin $\diamond$ declaración)	Fecha de ratificación: confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); ( $\bullet$ declaración)	Firma	Miembro provisional de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos hasta
Mónaco	$\diamond$	20 de marzo de 1996	✓	20 de marzo de 1996 (p) <sup>2</sup>
Mongolia	$\diamond$	13 de agosto de 1996	✓	13 de agosto de 1996 (p) <sup>2</sup>
Mozambique	$\diamond$	13 de marzo de 1997		13 de marzo de 1997 (a)
Myanmar	$\diamond$	21 de mayo de 1996		21 de mayo de 1996 (a)
Namibia	$\diamond$	18 de abril de 1983	✓	28 de julio de 1995 <sup>3</sup>
Nauru <sup>6</sup>	$\diamond$	23 de enero de 1996		23 de enero de 1996 (p) <sup>2</sup>
Nepal	$\diamond$			16 de noviembre de 1998 <sup>4</sup>
Nicaragua	$\blacklozenge$			
Níger	$\diamond$			
Nigeria	$\diamond$	14 de agosto de 1986	✓	28 de julio de 1995 <sup>3</sup>
Niue <sup>6</sup>	$\diamond$			
Noruega	$\diamond$	24 de junio de 1996		24 de junio de 1996 (a)
Nueva Zelandia	$\diamond$	19 de julio de 1996	✓	19 de julio de 1996
Omán	$\blacklozenge$	17 de agosto de 1989		26 de febrero de 1997 (a)
Países Bajos	$\diamond$	28 de junio de 1996	✓	28 de junio de 1996
Pakistán	$\diamond$	26 de febrero de 1997	✓	26 de febrero de 1997 (p) <sup>2</sup>
Palau		30 de septiembre de 1996 (a)		30 de septiembre de 1996 (p) <sup>2</sup>
Panamá	$\diamond$	11 de julio de 1996		1º de julio de 1996 (p) <sup>2</sup>
Papua Nueva Guinea	$\diamond$	14 de enero de 1997		14 de enero de 1997 (p) <sup>2</sup>

 DAODM/OAJ Naciones Unidas Estado o entidad	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención		
	Firma (con $\diamond$ / sin $\diamond$ declaración)	Firma Fecha de ratificación: confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); (4 declaración)	Firma Ratificación: confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p)	Miembro provisional de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos hasta	
Paraguay	$\diamond$	26 de septiembre de 1986	✓	10 de julio de 1995	
Perú					
Polonia	$\diamond$		✓		16 de noviembre de 1998 <sup>4</sup>
Portugal	$\diamond$	13 de noviembre de 1997	✓	3 de noviembre de 1997	
Qatar	$\blacklozenge$				16 de noviembre de 1998 <sup>5</sup>
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte		25 de julio de 1997 (a)	✓	25 de julio de 1997	
República Árabe Siria					
República Centroafricana	$\diamond$				
República Checa	$\diamond$	21 de junio de 1996	✓	21 de junio de 1996	
República de Corea	$\diamond$	29 de enero de 1996	✓	29 de enero de 1996	
República Democrática del Congo	$\diamond$	17 de febrero de 1989			
República Democrática Popular Lao	$\diamond$	5 de junio de 1998	✓	5 de junio de 1998 (p) <sup>2</sup>	
República de Moldova					
República Dominicana	$\diamond$				
República Popular Democrática de Corea	$\diamond$				
República Unida de Tanzania	$\diamond$	30 de septiembre de 1985	✓	25 de junio de 1998	
Rumania	$\blacklozenge$	17 de diciembre de 1996		17 de diciembre de 1996 (a)	
Rwanda	$\diamond$				
Saint Kitts y Nevis	$\diamond$	7 de enero de 1993			

 DAODM/OAJ Naciones Unidas Estado o entidad	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención	
	Firma (con ♦ / sin ◊ declaración)	Fecha de ratificación: confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); (e declaración)	Firma	Miembro provisional de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos hasta
Samoa	◊	14 de agosto de 1995	✓	14 de agosto de 1995 (p) <sup>2</sup>
San Marino				
Santa Lucía	◊	27 de marzo de 1985		
Santa Sede <sup>6</sup>				
Santo Tomé y Príncipe	♦	3 de noviembre de 1987		
San Vicente y las Granadinas	◊	1º de octubre de 1993		
Senegal	◊	25 de octubre de 1984	✓	25 de julio de 1995
Seychelles	◊	16 de septiembre de 1991	✓	15 de diciembre de 1994
Sierra Leona	◊	12 de diciembre de 1994		12 de diciembre de 1994 (p) <sup>2</sup>
Singapur	◊	17 de noviembre de 1994		17 de noviembre de 1994 (p) <sup>2</sup>
Somalia	◊	24 de julio de 1989		
Sri Lanka	◊	19 de julio de 1994	✓	28 de julio de 1995 <sup>3</sup>
Sudáfrica	♦	23 de diciembre de 1997	✓	23 de diciembre de 1997
Sudán	♦	23 de enero de 1985	✓	
Suecia	♦	25 de junio de 1996	✓	25 de junio de 1996
Suiza <sup>6</sup>	◊		✓	16 de noviembre de 1998 <sup>4</sup>
Suriname	◊	9 de julio de 1998		9 de julio de 1998 (p) <sup>2</sup>
Swazilandia	◊		✓	
Tayikistán				

 DAODM/OAJ Naciones Unidas Estado o entidad	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención	
	Firma (con ♦ / sin ◊ declaración)	Firma	Firma	Miembro provisional <sup>1</sup> de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos hasta
Thailandia	◊			
Togo	◊	16 de abril de 1985	✓	28 de julio de 1995 <sup>3</sup>
Tonga <sup>6</sup>		2 de agosto de 1995 (a)		2 de agosto de 1995 (p) <sup>2</sup>
Trinidad y Tabago	◊	25 de abril de 1986	✓	28 de julio de 1995 <sup>3</sup>
Túnez	◊	24 de abril de 1985	✓	
Turquia				
Turkmenistán				
Tuvalu <sup>6</sup>	◊			
Ucrania	♦		✓	16 de noviembre de 1998 <sup>4</sup>
Uganda	◊	9 de noviembre de 1990	✓	28 de julio de 1995 <sup>3</sup>
Uruguay	♦	10 de diciembre de 1992	✓	
Uzbekistán				
Vanuatu	◊		✓	
Venezuela				
Viet Nam	◊	25 de julio de 1994		
Yemen	♦	21 de julio de 1987		
Yugoslavia	◊	5 de mayo de 1986	✓	28 de julio de 1995 <sup>3</sup>
Zambia	◊	7 de marzo de 1983	✓	28 de julio de 1995 <sup>3</sup>

 DAODM/OAJ Naciones Unidas	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención	
	Firma (con $\blacklozenge$ / sin $\diamond$ declaración)	Firma	Miembro provisional <sup>1</sup> de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos hasta	
Estado o entidad	Fecha de ratificación: confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); (= declaración)	Ratificación: confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p)		
Zimbabwe	$\diamond$ 24 de febrero de 1993	✓ 28 de julio de 1995 <sup>3</sup>		
<b>TOTALES</b>	158	79	91	11

Notas

<sup>1</sup> De conformidad con el párrafo 1 del artículo 6, el Acuerdo entró en vigor el 28 de julio de 1996. Ese mismo día, con arreglo al párrafo 3 de su artículo 7, terminó la aplicación provisional del Acuerdo. De acuerdo con lo dispuesto en el apartado a) del párrafo 12 de la sección 1 del Anexo del Acuerdo, los Estados y entidades mencionados en el artículo 3 del Acuerdo que lo habían estado aplicando en forma provisional y respecto de los cuales el Acuerdo no estaba en vigor, podrían seguir siendo miembros de la Autoridad a título provisional hasta que éste entrara en vigor respecto de ellos, si notificaban por escrito al depositario de su intención en tal sentido. Los Estados y entidades que enviaron dicha notificación fueron los siguientes: Bangladesh, Bélgica, Camboya, Canadá, Chile, Comunidad Europea, Congo, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Gabón, Luxemburgo, Malasia, Nepal, Nueva Zelanda, Papua Nueva Guinea, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Democrática Popular Lao, Sudáfrica, Suiza, Suriname y Ucrania.

El apartado a) estipula también que la participación como miembro provisional terminará, para tales miembros, el 16 de noviembre de 1996 o en la fecha de entrada en vigor del Acuerdo y de la Convención, si ésta fuera anterior a aquélla. Además, faculta al Consejo para prorrogar, a petición del Estado o la entidad interesados, dicha participación más allá del 16 de noviembre de 1996 por uno o más períodos no superiores a dos años en total, a condición de que el Consejo se cerciore de que el respectivo Estado o entidad se ha esforzado de buena fe por llegar a ser parte en el Acuerdo y en la Convención.

En la continuación del segundo período de sesiones y en los períodos de sesiones tercero y cuarto de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, celebrados en Kingston (Jamaica) en agosto de 1996, marzo de 1997 y marzo de 1998, respectivamente, el Consejo de la Autoridad aprobó peticiones para la prórroga de la participación como miembros provisionales de los siguientes Estados: Bangladesh, Belarús, Bélgica, Canadá, Chile, Comunidad Europea, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Gabón, Islas Salomón, Mozambique, Nepal, Polonia, Qatar, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Democrática Popular Lao, Sudáfrica, Suiza y Ucrania (véanse los documentos ISBA/C/9; ISBA/3/C/3; ISBA/3/C/11 y Comunicado de prensa SEA/1574). Los siguientes Estados y entidades han pasado a ser Estados Partes y, por consiguiente, miembros plenos de la Autoridad, o están en visa de llegar a serlo: Chile, Gabón (10 de abril de 1996), Comunidad Europea (1º de mayo de 1998), Federación de Rusia, Islas Salomón, Mozambique, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Sudáfrica.

<sup>2</sup> Estado obligado por el Acuerdo por haber ratificado la Convención, haberse adherido a ella o haber sucedido respecto de ella con arreglo al párrafo 1 del artículo 4 del Acuerdo.

<sup>3</sup> Estado obligado por el Acuerdo con arreglo al procedimiento simplificado establecido en su artículo 5.

<sup>4</sup> Estados y entidades que continúan como miembros de la Autoridad a título provisional después del 16 de noviembre de 1996 por decisión del Consejo de ésta, de conformidad con el apartado a) del párrafo 12 de la sección 1 del Anexo del Acuerdo (véase la nota 1).

<sup>5</sup> Estados que no han notificado al depositario con arreglo al apartado a) del párrafo 12 de la sección 1 del Anexo del Acuerdo (véase la nota 1) pero que son considerados miembros de la Autoridad a título provisional después del 16 de noviembre de 1996, por decisión adoptada el 18 de marzo de 1997 por el Consejo de la Autoridad.

<sup>6</sup> Estado que no es Miembro de las Naciones Unidas.

C. Situación del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, aprobado el 4 de agosto de 1995 por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces cuyos territorios se encuentran dentro y fuera de las zonas económicas exclusivas y las poblaciones de peces altamente migratorios

Situación del Acuerdo al 31 de agosto de 1998

Estado o entidad	Firma del Acuerdo <sup>2</sup>	Aplicación provisional desde	Ratificación <sup>3</sup> ; adhesión <sup>4)</sup>
Algeria			
Albania			
Alemania ♦	28 de agosto de 1996		
Andorra			
Angola ♦			
Antigua y Barbuda ♦			
Arabia Saudita ♦			
Argelia ♦			
Argentina ♦	4 de diciembre de 1995		
Armenia			
Australia ♦	4 de diciembre de 1995		
Austria ♦	27 de junio de 1996		
Azerbaiján			
Bahamas ♦			16 de enero de 1997 <sup>4)</sup>
Bahrein ♦			
Bangladesh	4 de diciembre de 1995		
Barbados ♦			
Belarus			
Bélgica	3 de octubre de 1996		
Belice ♦	4 de diciembre de 1995		
Benin			
Bhutan			
Bolivia ♦			
Bosnia y Herzegovina ♦			

Estado o entidad	Firma del Acuerdo <sup>2</sup>	Aplicación provisional desde	Ratificación <sup>3</sup> ; adhesión <sup>4)</sup>
Botswana ♦			
Brasil ♦	4 de diciembre de 1995		
Brunei Darrusalam ♦			
Bulgaria ♦			
Burkina Faso	15 de octubre de 1996		
Burundi			
Cabo Verde ♦			
Camboya			
Camerún ♦			
Canadá	4 de diciembre de 1995		
Chad			
Chile			
China ♦	6 de noviembre de 1996		
Chipre ♦			
Colombia			
Comoras ♦			
Comunidad Europea	27 de junio de 1996		
Congo			
Costa Rica ♦			
Côte d'Ivoire ♦	24 de enero de 1996		
Croacia ♦			
Cuba ♦			
Dinamarca	27 de junio de 1996		
Djibouti ♦			
Dominica ♦			
Ecuador			
Egipto ♦	5 de diciembre de 1995		
El Salvador			
Emiratos Árabes Unidos			
Eritrea			
Eslovaquia ♦			

Estado o entidad	Firma del Acuerdo <sup>2</sup>	Aplicación provisional desde	Ratificación <sup>3</sup> ; adhesión <sup>4)</sup>
Eslovenia ♦			
España ♦	3 de diciembre de 1996		
Estados Unidos de América	4 de diciembre de 1995		21 de agosto de 1996
Estonia			
Egipto			
Ex República Yugoslava de Macedonia ♦			
Federación de Rusia ♦	4 de diciembre de 1995		4 de agosto de 1997
Fiji ♦	4 de diciembre de 1995		12 de diciembre de 1996
Filipinas ♦	30 de agosto de 1996		
Finlandia ♦	27 de junio de 1996		
Francia ♦	4 de diciembre de 1996		
Gabón	7 de octubre de 1996		
Gambia ♦			
Georgia ♦			
Ghana ♦			
Grecia ♦	27 de junio de 1996		
Granada ♦			
Guatemala ♦			
Guinea ♦			
Guinea-Bissau ♦	4 de diciembre de 1995		
Guinea Ecuatorial			
Guyana ♦			
Haití ♦			
Honduras ♦			
Hungria			
India ♦			
Indonesia ♦	4 de diciembre de 1995		
Irán (República Islámica del)			
Iraq ♦			
Irlanda ♦	27 de junio de 1996		

Estado o entidad	Firma del Acuerdo <sup>2</sup>	Aplicación provisional desde	Ratificación <sup>3</sup> ; adhesión <sup>a)</sup>
Islandia ♦	4 de diciembre de 1995		14 de febrero de 1997
Islas Cook <sup>4</sup> ♦			
Islas Marshall ♦	4 de diciembre de 1995		
Islas Salomón			13 de febrero de 1997
Israel	4 de diciembre de 1995		
Italia ♦	27 de junio de 1996		
Jamahiriya Árabe Libia			
Jamaica ♦	4 de diciembre de 1995		
Japón ♦	19 de noviembre de 1996		
Jordania ♦			
Kazajistán			
Kenya ♦			
Kirguistán			
Kiribati <sup>4</sup>			
Kuwait ♦			
Lesotho			
Letonia			
Libano ♦			
Liberia			
Liechtenstein			
Lituania			
Luxemburgo	27 de junio de 1996		
Madagascar			
Malasia ♦			
Malawi			
Maldivas	8 de octubre de 1996		
Mali ♦			
Malta ♦			
Marruecos	4 de diciembre de 1995		
Mauricio ♦			25 de marzo de 1997 <sup>a)</sup>
Mauritania ♦	21 de diciembre de 1995		

Estado o entidad	Firma del Acuerdo <sup>2</sup>	Aplicación provisional desde	Ratificación <sup>3</sup> ; adhesión <sup>4</sup>
México ♦			
Micronesia (Estados Federados de) ♦	4 de diciembre de 1995		23 de mayo de 1997
Mónaco ♦			
Mongolia ♦			
Mozambique ♦			
Myanmar ♦			
Namibia ♦	19 de abril de 1996		
Nauru <sup>4</sup> ♦			10 de enero de 1997 <sup>4)</sup>
Nepal			
Nicaragua			
Niger			
Nigeria ♦			
Niue <sup>4</sup>	4 de diciembre de 1995		
Noruega ♦	4 de diciembre de 1995		30 de diciembre de 1996
Nueva Zelandia ♦	4 de diciembre de 1995		
Omán ♦			
Países Bajos ♦	28 de junio de 1996		
Pakistán ♦	15 de febrero de 1996		
Palau ♦			
Panamá ♦			
Papua Nueva Guinea ♦	4 de diciembre de 1995		
Paraguay ♦			
Perú			
Polonia			
Portugal	27 de junio de 1996		
Qatar			
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	27 de junio de 1996		
República Árabe Siria			
República Centroafricana			
República Checa ♦			

Estado o entidad	Firma del Acuerdo <sup>2</sup>	Aplicación provisional desde	Ratificación <sup>3</sup> ; adhesión <sup>4</sup>
República de Corea ♦	26 de noviembre de 1996		
República Democrática Popular Lao			
República de Moldova			
República Dominicana			
República Popular Democrática de Corea			
República Unida de Tanzania ♦			
Rumania ♦			
Rwanda			
Saint Kitts y Nevis ♦			
Samoa ♦	4 de diciembre de 1995		25 de octubre de 1996
San Marino			
Santa Lucía ♦	12 de diciembre de 1995		9 de agosto de 1996
Santa Sede <sup>1</sup>			
Santo Tomé y Príncipe ♦			
San Vicente y las Granadinas ♦			
Senegal ♦	4 de diciembre de 1995		30 de enero de 1997
Seychelles ♦	4 de diciembre de 1996		
Sierra Leona ♦			
Singapur ♦			
Somalia ♦			
Sri Lanka ♦	9 de octubre de 1996		24 de octubre de 1996
Sudáfrica			
Sudán ♦			
Suecia ♦	27 de junio de 1996		
Suiza <sup>1</sup>			
Suriname			
Suecia <sup>1</sup>			
Tayikistán			
Tailandia			
Togo ♦			

Estado o entidad	Firma del Acuerdo <sup>2</sup>	Aplicación provisional desde	Ratificación <sup>3</sup> , adhesión <sup>4)</sup>
Tonga <sup>4</sup> ♦	4 de diciembre de 1995		31 de julio de 1996
Trinidad y Tabago ♦			
Túnez ♦			
Turquía			
Turkmenistán			
Tuvalu <sup>4</sup>			
Ucrania	4 de diciembre de 1995		
Uganda ♦	10 de octubre de 1996		
Uruguay ♦	16 de enero de 1996		
Uzbekistán			
Vanuatu	23 de julio de 1996		
Venezuela			
Viet Nam ♦			
Yemen ♦			
Yugoslavia ♦			
Zaire ♦			
Zambia ♦			
Zimbabwe ♦			
TOTALES	59		15

NOTAS

<sup>1</sup> ♦ Estados o entidades que son Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982.

▣ Estados sin litoral.

<sup>2</sup> De conformidad con su artículo 37, el Acuerdo estuvo abierto a la firma, en la Sede de las Naciones Unidas desde el 4 de diciembre de 1995 hasta el 4 de diciembre de 1996, de todos los Estados y otras entidades mencionadas en los apartados a), c), d), e) y f) del párrafo 1 del artículo 305 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982.

<sup>3</sup> De acuerdo con su artículo 40, el Acuerdo entrará en vigor a los 30 días a partir de la fecha de depósito del trigésimo instrumento de ratificación o adhesión.

<sup>4</sup> Estado que no es Miembro de las Naciones Unidas.

/...

II. INFORMACIÓN JURÍDICA RELATIVA A LA CONVENCIÓN DE LAS  
NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

A. Legislación nacional reciente comunicada por los Gobiernos

1. Niue

Ley de 1996 sobre el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva

LEY relativa al mar territorial de Niue, por la que se establece una zona económica exclusiva para Niue adyacente al mar territorial y, en ejercicio de los derechos soberanos de Niue, reglamenta la exploración y explotación, la conservación y ordenación de los recursos de la zona; y asuntos conexos

APROBADA por la Asamblea de Niue, en ejercicio de sus atribuciones, con el siguiente texto:

1. Título abreviado y entrada en vigor

i) Esta Ley podrá designarse con el título de Ley de 1996 sobre el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva;

ii) La presente Ley entrará en vigor el 7 de abril de 1997.

2. Interpretación

En esta Ley, a menos que el contexto indique otra cosa:

Por "acuerdo de acceso" se entiende todo acuerdo celebrado de conformidad con el artículo 20, y comprende todo otro acuerdo o arreglo celebrado de conformidad con dicho acuerdo,

Por "funcionario autorizado" se entiende:

- a) el Director; o
- b) un oficial de pesca; o
- c) un agente de policía; o
- d) un oficial de vigilancia; o
- e) una persona designada de conformidad con el artículo 38; o
- f) una persona o un órgano de los mencionados en el artículo 24.

Por "persona jurídica" se entiende una persona jurídica residente de conformidad con la Constitución de Niue;

Por "Gabinete" se entiende el Gabinete de Ministros de Niue, establecido por el artículo 2 de la Ley Constitucional de Niue de 1974;

Por "Jefe de Policía" se entiende el oficial a cargo de la policía en Niue;

Por "pesca comercial" se entiende la captura de peces para la venta;

Por "tribunal" se entiende cualquier tribunal competente;

Por "pesquerías de interés nacional" se entiende toda pesquería declarada de interés nacional de conformidad con el artículo 12;

Por "Director" se entiende el Director de Agricultura, Forestación y Pesca;

Por "red de enmalle y deriva" se entiende toda red de enmalle o cualquier otro tipo de red que mida más de 2,5 kilómetros de largo y cuyo objetivo sea enmallar, atrapar o enredar peces;

Por "pesca con redes de enmalle y deriva" se entiende la pesca que se realiza con redes de enmalle y deriva;

Por "zona económica exclusiva" y "zona" se entiende la zona económica exclusiva de Niue que se describe en el artículo 10 de la presente Ley;

Por "pez" o "pescado" se entiende toda planta o animal acuático, sea pez o no, y comprende las ostras y demás moluscos, los crustáceos (incluida la uga), los corales, las esponjas, los cohombres de mar y demás equinodermos, tortugas y mamíferos marinos, incluidos sus huevos, crías, larvas y demás formas juveniles;

Por "elaboración de pescado" se entiende la producción de cualquier sustancia o artículo derivado del pescado por cualquier método, y comprende las actividades de corte, desmembramiento, limpieza, clasificación, congelado, enlatado y salazón del pescado, y la preparación de filetes y conservas de pescado;

Por "planta de elaboración de pescado" se entiende un lugar (distinto de un buque con licencia de pesca) en el que se enlata, seca, limpia, sala, refrigera, enfría, congela o elabora de algún otro modo el pescado con el fin de venderlo dentro o fuera de Niue;

Por "pesquería" se entiende una o más poblaciones de peces o cualquier operación de pesca en relación con esas poblaciones que pueda considerarse una unidad a los efectos de la conservación y ordenación;

Por "aguas de pesca" se entienden todas:

- a) las aguas interiores de Niue (incluidas las lagunas);
- b) el mar territorial de Niue; y
- c) la zona económica exclusiva;

Por "pesca" se entiende cualquiera de las actividades siguientes:

- a) la búsqueda, la captura, la recolección o la explotación de peces;
- b) el intento de búsqueda, captura, recolección o explotación de peces;
- c) toda actividad que genere una expectativa razonable de encontrar, capturar, recoger o explotar peces;
- d) la colocación, la búsqueda o la recuperación de dispositivos para la agregación de peces o equipos conexos, incluidas las radiobalizas;
- e) la elaboración de pescado en aguas de pesca;
- f) el transbordo en aguas de pesca;

- g) toda operación que se realice en el mar en apoyo de cualquiera de las actividades descritas en este párrafo o como acto preparatorio de esas actividades;
- h) el uso de cualquier buque pesquero en relación con cualquiera de las actividades descritas en la presente definición;
- i) cualquier actividad conexas; o
- j) el uso de cualquier vehículo, buque o aeronave para cualquiera de las actividades descritas en este párrafo, salvo en situaciones de emergencia en las que esté en juego la salud o la seguridad de los miembros de la tripulación o la seguridad del buque;

Por "buque pesquero" se entiende todo barco, aeronave, hidrodreslizador, nave sumergible o cualquier otro tipo de nave, de cualquier tamaño, que pueda utilizarse para pescar, con excepción de las embarcaciones cuya longitud total sea igual o inferior a 5 metros;

Por "aparejos de pesca" se entienden todos los equipos, utensilios y demás elementos que puedan utilizarse en la actividad de pesca, incluido cualquier tipo de red, cuerda, sedal, flotador, trampa, anzuelo, chigre o maquinilla, embarcación o buque pesquero;

Por "oficial de pesca" se entiende un funcionario de pesca designado por la Comisión de Administración Pública de Niue y responsable ante el Director;

Por "anteplaya" se entiende toda la extensión de tierra ubicada entre la línea de pleamar media en mareas de sicigias, y la línea de bajamar media en mareas de sicigias;

Por "Gaceta" se entiende toda publicación periódica impresa que circule en Niue, como el "Niue Star";

Por "Tribunal Superior" se entiende el Tribunal Superior de Niue, definido en el artículo 37 de la Ley Constitucional de Niue de 1974;

Por "especies altamente migratorias" se entienden las especies migratorias que, durante su ciclo vital, recorren grandes distancias a través de los océanos;

"Línea de bajamar" tiene el significado que le asigna el párrafo 1 del artículo 8 de la presente Ley;

Por "capitán", en relación con un buque pesquero, se entiende la persona que actualmente esté o parezca estar al mando o a cargo del buque;

Por "línea media" entre Niue y cualquier otro país se entiende una línea cada uno de cuyos puntos es equidistante de los puntos más próximos de la línea de base del mar territorial de Niue y de la línea de base correspondiente de ese otro país;

Por "Ministro" se entiende el Ministro de Agricultura, Forestación y Pesca;

Por "milla marina" se entiende la milla marina internacional;

Por "natural de Niue" se entiende:

- a) toda persona de la raza aborígen de Niue, incluido todo descendiente de un natural de Niue; o
- b) toda persona que tenga la calidad de residente permanente, de acuerdo con la definición prevista en la Ley de Entrada, Residencia y Salida de 1985, sus reglamentaciones y enmiendas;

Por "observador" se entiende toda persona autorizada para actuar como observador de conformidad con el artículo 38, y comprende a toda persona que tenga alguna o la totalidad de las funciones, potestades y deberes que incumban a los observadores de conformidad con un acuerdo de acceso;

Por "dispositivo de observación" se entiende todo dispositivo o aparato colocado en un buque pesquero con arreglo a la presente Ley o a un acuerdo de acceso, que transmita (ya sea en forma independiente o conjuntamente con otros aparatos ubicados en otro lugar) información o datos con respecto a la ubicación de las actividades de pesca del buque pesquero;

Por "armador", en relación con un buque pesquero, se entiende todo conjunto de personas, constituido o no en sociedad, que explote el buque, y todo propietario, fletador, capitán, arrendatario o subarrendatario que ejerza control sobre cualquiera de las actividades de pesca del buque;

Por "propietario", en relación con un buque pesquero, se entiende toda persona o grupo de personas, constituido o no en sociedad, a quien pertenezca el buque, y todo fletador, subfletador, arrendatario o subarrendatario;

Por "prescrito" se entiende prescrito por los reglamentos dictados de conformidad con la presente Ley;

Por "especies de peces protegidas" se entienden las especies de peces que el Gobierno de Niue reconoce como especies que deben ser protegidas dentro del mar territorial y de la zona económica exclusiva de Niue, tales como:

- i) Cetáceos; todas las especies de ballenas pertenecientes a alguno de estos tres grupos: ballena franca, ballena gris y rorcuales;
- ii) Cetáceos; todas las especies de ballenas pertenecientes a alguno de estos cinco grupos: cachalote; zifio o ballena picuda; beluga o ballena blanca; narval; delfín y marsopa;
- iii) Todas las especies marinas del orden Chelonia, que comprende todas las especies de tortugas;
- iv) Myliobatidae; rayas, todas las especies; y
- v) Lamniformes; tiburones, todas las especies; si son atrapados, deben ser liberados ilesos en el lugar en que fueron capturados;

Por "Registro Regional" se entiende el Registro Regional de Buques Pesqueros Extranjeros que lleva el Organismo de Pesca del Foro del Pacífico Meridional en Honiara (Islas Salomón);

Por "actividad conexas" se entiende todo acto que se realice en apoyo o como preparación de actividades de pesca, e incluye realizar, o tratar de realizar, o prepararse para realizar, o hacer que alguien realice, cualquiera de los actos siguientes:

- a) transbordar pescado; o
- b) almacenar, elaborar o transportar pescado antes de que éste sea descargado en tierra;
- c) reabastecer de combustible y aprovisionar un buque pesquero;
- d) realizar actividades en apoyo de operaciones de pesca;

Por "oficial de vigilancia" se entiende todo oficial de un buque o de una aeronave que se utilice para hacer cumplir la presente Ley, con independencia de que dicho oficial sea o no natural de Niue y de que el buque o aeronave esté o no registrado en Niue;

Por "mar territorial" se entiende la extensión del mar que se define en el artículo 4 de la presente Ley;

Por "transbordo" se entiende la transferencia de cualquier clase de pescado o producto derivado del pescado de un buque pesquero a otro;

Por "buque" se entiende toda embarcación, barco u otra nave que se desplace por el agua.

2) La administración de la presente Ley queda bajo el control y la dirección del Gabinete, el cual podrá delegar, en forma general o particular, la totalidad o alguna de las potestades que le confiere la presente Ley.

### 3. Referencia a sumas de dinero

1) Siempre que en esta Ley o en su reglamentación se haga referencia a una multa o derechos por un monto determinado, se entenderá que se refiere a esa misma cantidad expresada en la moneda de los Estados Unidos de América.

2) Siempre que en esta Ley o en su reglamentación se haga referencia a una multa o derechos y no se indique el monto de los mismos, se entenderá que la persona u órgano autorizado para fijar dicho monto podrá hacerlo en la moneda de los Estados Unidos de América.

## PARTE I MAR TERRITORIAL

### 4. Mar territorial

El mar territorial de Niue comprende la extensión del mar cuyo límite interior es la línea de base que se describe en el artículo 6 de la presente Ley, y cuyo límite exterior es una línea que se mide a partir de esa línea de base en dirección mar adentro, y cada uno de cuyos puntos está a una distancia de 12 millas marinas del punto más próximo de la línea de base.

## 5. Aguas interiores

Las aguas interiores de Niue comprenden todas las zonas del mar que estén situadas del lado de tierra de la línea de base del mar territorial de Niue.

## 6. Línea de base del mar territorial

La línea de base a partir de la cual se mide la anchura del mar territorial de Niue es la línea de bajamar a lo largo de la costa de Niue o, en los lugares en que existe un arrecife de coral a lo largo de cualquier parte de la costa de Niue, la línea de bajamar a lo largo del borde exterior del arrecife de coral.

## 7. Anteplaya, lecho de las aguas interiores y mar territorial de propiedad de la Corona

1. El lecho del mar y el subsuelo de las áreas submarinas de las aguas interiores de Niue son, y se considera que han sido siempre, de propiedad de la Corona.

2. La anteplaya de Niue y una franja de diez metros de ancho adyacente a ésta del lado de tierra, así como el lecho del mar y el subsuelo del mar territorial de Niue, son, y se considera que han sido siempre, de propiedad de la Corona.

## 8. Carta oficial

1. A los efectos de la presente Ley, la línea de bajamar en una zona determinada es la línea de bajamar media en mareas de sicigias que se indica actualmente para esa zona en la Carta del Ministerio de Marina británico de mayor escala.

2. En cualquier procedimiento ante un tribunal, los certificados que se reputen firmados por un oficial de la Armada de Nueva Zelandia, autorizado por el Secretario o Subsecretario de Defensa, en los que se indique que una carta determinada de una zona en particular es en ese momento la Carta del Ministerio de Marina británico de mayor escala correspondiente a esa zona, se admitirán como prueba de lo que se establezca en dichos certificados.

## 9. Obras portuarias permanentes

A los efectos de la presente Ley, las obras portuarias permanentes que integren un sistema portuario se considerarán parte de la costa de Niue.

## PARTE II

## ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA DE NIUE

## 10. Zona económica exclusiva

1. La zona económica exclusiva de Niue comprende las áreas del mar, del lecho del mar y del subsuelo situadas más allá del mar territorial de Niue y adyacentes a éste y cuyo límite exterior es una línea que se mide mar adentro a partir de la línea de base que se describe en el artículo 6, cada uno de cuyos puntos está a una distancia de 200 millas marinas del punto más próximo de la línea de base.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, cuando algún segmento de la línea media entre Niue y cualquier otro país se encuentre a menos de 200 millas marinas de la parte más próxima de la línea de base del mar territorial de Niue, ese segmento de la línea media será el límite exterior de la zona.

PARTE III  
APLICACIÓN

11. Aplicación

1. La presente Ley se aplica a todas las personas, buques pesqueros y naves que se encuentren pescando en aguas de pesca.

2. No podrá utilizarse con fines de pesca comercial ningún buque pesquero que no tenga una licencia expedida de conformidad con el artículo 28 de la presente Ley.

PARTE IV  
ORDENACIÓN Y DESARROLLO DE LAS PESQUERÍAS

12. Pesquerías declaradas de interés nacional

Si el Gabinete considera que es de interés nacional garantizar la conservación efectiva o el uso eficiente de una pesquería, podrá, mediante un aviso publicado en la Gaceta, declarar que dicha pesquería es de interés nacional.

13. Planes de ordenación y desarrollo

1. El Director podrá ordenar a un Oficial de Pesca que prepare y ponga en práctica un plan de ordenación y desarrollo respecto de una pesquería de interés nacional.

2. En el plan de ordenación y desarrollo:

- a) se indicará la pesquería a que se refiere; y
- b) se establecerán los objetivos que habrá de lograr el plan; y
- c) se especificarán las medidas de ordenación que deberán adoptarse para alcanzar esos objetivos; y
- d) se indicará la forma en que deberá protegerse el hábitat de la pesquería; y
- e) se fijarán los límites dentro de los cuales podrá explotarse la pesquería; y
- f) se detallarán (si las hubiera) las condiciones para la obtención de licencias que se exigirán a quienes deseen explotar una pesquería; y
- g) se indicará la forma en que deberá protegerse el hábitat de las demás pesquerías de interés nacional (ya sea mediante actividades de ordenación, medidas de protección del hábitat, límites a la explotación o requisitos para la obtención de licencias), a los efectos de:
  - i) garantizar la conservación de la pesquería de conformidad con el plan de ordenación y desarrollo respectivo; o

- ii) asegurar que puedan alcanzarse los objetivos fijados en el plan de ordenación y desarrollo;
- h) se identificarán nuevas "especies de peces protegidas".

14. Modificación del plan de ordenación y desarrollo

1. Si el Director considera que es necesario modificar un plan de ordenación y desarrollo para garantizar la conservación efectiva o el uso eficiente de la pesquería a que se refiere dicho plan, podrá preparar, por escrito, una modificación del plan y presentarla al Gabinete para su aprobación.
2. La modificación entrará en vigor cuando sea aprobada por el Gabinete o en la fecha que éste indique.

15. Exenciones

1. El Gabinete podrá, a solicitud de una persona o de un grupo de personas o de sus representantes, declarar que un plan de ordenación y desarrollo, o una parte determinada de ese plan, no se aplicará a esa persona o a ese grupo.
2. El Gabinete podrá formular una declaración, con sujeción a las condiciones que estime necesarias o sin establecer condiciones, a fin de garantizar la conservación efectiva o el uso eficiente de las pesquerías a que se refiere el plan de ordenación y desarrollo.

16. Revocación del plan de ordenación y desarrollo

Si el Gabinete considera que se han cumplido los objetivos establecidos en un plan de ordenación y desarrollo, podrá revocar dicho plan mediante la publicación de un aviso en la Gaceta.

17. Delitos

1. Toda persona que contravenga o incumpla una disposición de un plan de ordenación y desarrollo que le sea aplicable incurrirá en una multa no mayor de 100.000 dólares.
2. Toda persona que contravenga o incumpla una orden que le haya sido impartida por un funcionario autorizado y que esté en consonancia con un plan de ordenación y desarrollo aplicable a esa persona, o con una parte de dicho plan, incurrirá en una multa no mayor de 100.000 dólares.
3. En este artículo, el término "persona" comprende tanto a los naturales de Niue como a sus residentes.

PARTE V

PESCA NO AUTORIZADA Y MÉTODOS DE PESCA PROHIBIDOS

18. Prohibición de pescar sin autorización

1. Toda persona que realice actividades de pesca comercial en aguas de pesca sin tener una licencia, estar autorizada o haber obtenido un permiso de otro tipo para hacerlo con arreglo a la presente Ley o su Reglamentación, incurrirá

en una multa no mayor de 100.000 dólares y el Tribunal podrá decretar la confiscación de los aparejos de pesca.

2. Ningún buque pesquero podrá:

- a) realizar en aguas de pesca actos no autorizados o permitidos por el derecho internacional, o
- b) ser utilizado para pescar en aguas de pesca si no tiene licencia, autorización u otro tipo de permiso para hacerlo de conformidad con la presente Ley o su Reglamentación.

3. Los buques pesqueros que no tengan licencia para ser utilizados en aguas de pesca para pescar o con otros fines autorizados o permitidos con arreglo a la presente Ley o su Reglamentación, no podrán, mientras se encuentren en aguas de pesca, llevar a bordo aparejos de pesca guardados de tal manera que sea fácil acceder a ellos para pescar en esa zona.

4. Tanto el propietario o fletador como el capitán de un buque pesquero que contravengan lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, incurrirán en un delito que se castigará con una multa no mayor de 500.000 dólares, y el Tribunal podrá ordenar la confiscación de los aparejos de pesca.

#### 19. Métodos de pesca prohibidos

1. Toda persona que:

- a) tenga el control o esté en posesión de una red de enmalle y deriva; o
- b) pesque con redes de enmalle y deriva en aguas de pesca; o
- c) utilice explosivos, veneno u otras sustancias nocivas con el fin de matar, atontar, incapacitar o capturar peces en aguas de pesca; o
- d) traiga a tierra, venda, enajene, reciba o esté en posesión de peces capturados en contravención de lo dispuesto en los incisos b) o c) del presente artículo;

incurrirá en una multa no mayor de 10.000 dólares.

2. Si cualquiera de los actos enumerados en el párrafo 1 del presente artículo se produce a bordo de un buque o mediante el uso de un buque, tanto el propietario o fletador como el capitán del buque incurrirán en un delito y la pena para cada uno de ellos será una multa de 250.000 dólares, sin perjuicio de la facultad del Tribunal de decretar además la confiscación de los aparejos de pesca.

#### 20. Redes de enmalle y deriva y otros equipos a bordo de los buques

1. A los efectos de los procedimientos a que hubiere lugar en virtud del artículo 19 de la presente Ley, si se encuentra una red de enmalle y deriva a bordo de un buque:

- a) se considerará que la red de enmalle y deriva está en posesión y bajo el control del propietario o fletador y del capitán del buque; y
- b) se considerará que el buque ha sido utilizado para pescar con redes de enmalle y deriva en aguas de pesca; y
- c) se considerará que el pescado que se encuentre a bordo del buque ha sido capturado en aguas de pesca con redes de enmalle y deriva.

2. Si se encuentran explosivos, veneno u otras sustancias nocivas a bordo de un buque que se utiliza principalmente para pescar, se presumirá que dichos explosivos, veneno o sustancias estaban destinados a ser utilizados con el fin indicado en el inciso c) del párrafo 1 del artículo 19 de la presente Ley, a menos que se demuestre lo contrario.

#### 21. Certificado de prueba

En cualquier procedimiento incoado en relación con alguno de los delitos previstos en el artículo 19 de la presente Ley, los certificados firmados por un funcionario autorizado en los que se indique la causa de la muerte o los daños provocados a determinados peces y la forma en que ello ocurrió, o las circunstancias que rodearon la presunta comisión del delito, constituirán prueba de lo que se establezca en dichos certificados.

### PARTE VI ACUERDOS DE ACCESO

#### 22. Acuerdos de acceso

1 El Ministro podrá, con la aprobación del Gabinete, celebrar acuerdos de acceso bilaterales o multilaterales, en nombre del Gobierno de Niue, con los gobiernos de uno o más países.

2. En todo acuerdo de acceso podrá establecerse que los buques de propiedad del país interesado o de sus nacionales, o que se encuentren bajo el control de dicho país o de sus nacionales:

- a) podrán obtener una licencia que les permita ser utilizados para pescar en aguas de pesca y tener acceso a esas aguas con tal fin; y
- b) podrán realizar otras actividades conexas.

3. Al celebrar acuerdos de acceso, el Ministro podrá otorgar derechos preferentes de acceso a los buques de propiedad de los países miembros del Organismo de Pesca del Foro del Pacífico Meridional o que se encuentren bajo el control de esos países.

4. Todo acuerdo de acceso deberá:

- a) prever cuotas de pesca de un volumen acorde con las necesidades de conservación y ordenación de los recursos pesqueros; y
- b) estar de acuerdo con los planes de ordenación y desarrollo pertinentes; y
- c) proteger debidamente los derechos de pesca de los naturales de Niue; y
- d) exigir a las demás partes en el acuerdo que adopten todas las medidas necesarias para asegurar que los buques comprendidos en las disposiciones del acuerdo respeten las condiciones del acuerdo y las leyes de Niue aplicables en la materia; y
- e) exigir que las operaciones de transbordo de pescado se lleven a cabo en el momento y en el lugar autorizados por la autoridad expedidora de licencias de conformidad con el acuerdo, salvo si se trata de un grupo de buques cerqueros con licencia que realiza actividades de transbordo a su buque carguero autorizado, con la aprobación previa de la autoridad expedidora de licencias; y

- f) exigir al capitán de cada uno de los buques comprendidos en las disposiciones del acuerdo que tenga información sobre las actividades de pesca realizadas con el buque en alta mar, en zonas adyacentes a las aguas de pesca, y que comunique esa información al Oficial de Pesca en la forma y de la manera prescritas; y
- g) prever la expedición de licencias para pescar en aguas de pesca, o en un sector determinado de esas aguas, en las condiciones previstas en la presente Ley.

23. Licencias que se consideran expedidas de conformidad con la presente Ley

A los efectos de la presente Ley, se considerará que una licencia o una autorización expedida o concedida con arreglo a un acuerdo de acceso, ha sido expedida o concedida de conformidad con la presente Ley.

24. Personas que podrán actuar en algunos casos en nombre del Gobierno de Niue

1. En virtud de un acuerdo de acceso multilateral podrá autorizarse a una persona o a un órgano para que actúe en nombre del Gobierno de Niue, o para que actúe en su nombre en cumplimiento de alguna obligación, deber o función (incluida la expedición de licencias).
2. Se considerará que los actos realizados por una persona en nombre del Gobierno de Niue en virtud de una autorización concedida en un acuerdo de acceso multilateral han sido realizados por el Gobierno de Niue.

25. Disposiciones sin efecto

No surtirán efecto las disposiciones de los acuerdos de acceso que:

- a) pretendan sustituir a la presente Ley; o
- b) pretendan impedir que el Gobierno de Niue haga cumplir las disposiciones del acuerdo de acceso; o
- c) pretendan impedir que el Gobierno de Niue incoe los procedimientos previstos en la presente Ley contra cualquier persona en relación con una actividad de pesca no autorizada por el acuerdo.

26. Acuerdos conexos

1. El Ministro podrá, con la aprobación del Gabinete, celebrar cualquier otro acuerdo que pueda contribuir a promover la cooperación y la armonización en materia de pesquerías entre Niue y cualquier otro país o países.
2. A título de ejemplo, y sin que esto implique limitar el alcance del párrafo 1 del presente artículo, los acuerdos mencionados en dicho párrafo podrán referirse a:

- a) la armonización de las condiciones mínimas exigidas para tener acceso a las pesquerías; o
- b) la aplicación de acuerdos de acceso multilaterales; o
- c) la implantación de medidas armonizadas conjuntas o recíprocas de vigilancia y fiscalización de las pesquerías;
- d) la armonización de las actividades conjuntas de exploración y desarrollo de las pesquerías; o
- e) el diseño de programas de observación; o

- f) la armonización de los requisitos de transbordo; o
- g) la armonización de las medidas de conservación y ordenación de las pesquerías.

PARTE VII  
EXPEDICIÓN DE LICENCIAS

27. Solicitud de licencias para buques pesqueros

1. Las solicitudes de licencias para buques pesqueros podrán ser presentadas por el propietario o el fletador del buque o por sus representantes.

2. Las solicitudes deberán formularse por escrito y presentarse al Director. Además, deberán contener los siguientes datos:

- a) el nombre del buque pesquero, su señal de radiollamada internacional, sus especificaciones y el país de registro;
- b) el nombre del propietario o el fletador y el del capitán del buque;
- c) los recursos pesqueros que habrán de explotarse y el período previsto de duración de las actividades de explotación;
- d) el plazo por el cual se solicita la licencia;
- e) la cuota de recursos pesqueros cuya asignación se solicita;
- f) el sector de las aguas de pesca dentro del cual se desea realizar la explotación;
- g) el método que habrá de utilizarse para explotar el recurso pesquero;
- h) el destino que se dará a los peces capturados o recogidos, incluidos los datos del puerto en el que habrán de descargarse y la indicación de si los peces capturados o recogidos serán elaborados y, si así fuera, de qué manera;
- i) el costo estimado de la explotación de los recursos pesqueros y el monto estimado de los ingresos que habrán de derivarse de la explotación;
- j) toda otra información que se requiera.

3. En toda solicitud deberá indicarse asimismo:

- a) si el buque ha infringido en algún momento algún acuerdo de acceso (con independencia de que el Gobierno de Niue sea parte en él o no) y, si así fuera, la índole de la infracción y la medida adoptada o la pena impuesta como consecuencia de la infracción; y
- b) si el buque está siendo o ha sido sometido a alguna indagación o investigación respecto de una presunta transgresión de un acuerdo de acceso y, si así fuera, la índole de la transgresión; y
- c) si el buque está afectado por algún gravamen, carga, embargo, hipoteca u obligación real o potencial, y con independencia de que emane o no de alguna indagación, investigación o procedimiento legal; y
- d) si al buque le ha sido denegada la autorización para pescar en aguas de algún otro país y, si así fuera, los motivos de tal denegación; y
- e) si al buque le han suspendido o retirado la autorización para pescar en aguas de algún otro país y, si así fuera, los motivos de la suspensión o el retiro.

4. En toda solicitud deberá indicarse también:
- a) si el propietario, el fletador o el capitán del buque han infringido algún acuerdo de acceso (ya sea que el Gobierno de Niue sea parte en él o no) y, si así fuera, la índole de la infracción; y
  - b) si el propietario, el fletador o el capitán del buque han sido acusados de infringir un acuerdo de acceso de ese tipo y, si así fuera, la índole de la acusación; y
  - c) si el propietario, el fletador o el capitán del buque están siendo o han sido sometidos a alguna indagación, investigación o procedimiento legal como consecuencia de haber participado en actividades de pesca en aguas de cualquier otro país y, si así fuera, los detalles de esa participación; y
  - d) si el propietario, el fletador o el capitán del buque han incumplido una obligación o una pena, o si pueden incurrir en el incumplimiento de una obligación o una pena derivada de alguna contravención, indagación, investigación o procedimiento de los mencionados en los incisos a), b) o c) de este párrafo;
  - e) si el propietario, el fletador o el capitán del buque han participado, o se les acusa de haber participado, en actividades de pesca con redes de enmalle y deriva.

#### 28. Expedición de licencias

1. Cuando se presente una solicitud formulada de conformidad con el artículo 27 de la presente Ley, el Ministro podrá, con la aprobación del Gabinete, expedir una licencia que permita utilizar el buque pesquero indicado en la solicitud:

- a) para pescar (incluida la pesca de prueba) en aguas de pesca; y
- b) con fines de investigación científica en aguas de pesca.

2. El Ministro podrá expedir una licencia respecto de un buque pesquero aunque el mismo no esté comprendido en un acuerdo de acceso vigente.

3. Toda licencia deberá:

- a) indicar la actividad pesquera específica que permite; y
- b) asignar cuotas de pesca acordes con las necesidades de conservación y ordenación de los recursos pesqueros; y
- c) estar de acuerdo con los planes de ordenación y desarrollo pertinentes; y
- d) garantizar la protección de los derechos de pesca de los naturales de Niue.

4. Al aprobar una licencia, el Gabinete podrá imponer las condiciones especiales que estime convenientes para garantizar la debida conservación y ordenación de los recursos pesqueros, entre ellas condiciones que se refieran, por ejemplo, a los aspectos siguientes:

- a) el tipo de pesca y el método utilizado para pescar;
- b) la zona dentro de la cual se permite pescar;
- c) las especies que podrán capturarse y la cantidad de peces cuya captura se autoriza, así como las restricciones respecto de la captura accidental;

- d) el plazo de la licencia.
5. El Gabinete no podrá aprobar una licencia sin antes cerciorarse de que ésta garantiza debidamente la protección de los derechos de pesca de los naturales de Niue.
6. No podrán expedirse licencias de conformidad con el presente artículo a buques pesqueros que no estén debidamente inscriptos en el Registro Regional.
7. Podrán sin embargo expedirse licencias a buques pesqueros que no estén inscriptos en el Registro Regional, siempre que esos buques sean íntegramente de propiedad, o se encuentren bajo el control exclusivo, de:
- a) el Gobierno de Niue; o
  - b) un natural o un residente permanente de Niue; o
  - c) una persona que resida en Niue.

8. En este artículo:

por "pesca de prueba" se entiende la pesca que se realiza con el fin de evaluar la viabilidad de la pesca comercial;

por "pesca científica" se entiende la reunión de datos con el fin de conservar u ordenar una pesquería.

29. Condiciones generales de las licencias

1. El Gabinete podrá, mediante la publicación de un aviso en la Gaceta, especificar las condiciones generales aplicables a todas las licencias.
2. Las condiciones generales entrarán en vigor en la fecha indicada en el aviso o, a falta de una fecha específica, en la fecha de publicación del aviso respectivo en la Gaceta.
3. Las condiciones generales aplicables a todas las licencias, esté o no en vigor un acuerdo de acceso, podrán referirse, por ejemplo, a los aspectos siguientes:
- a) temporadas de pesca y temporadas de veda;
  - b) zonas en que se prohíbe la pesca;
  - c) tamaño mínimo de la malla de las redes de pesca;
  - d) tamaño mínimo de los peces;
  - e) dispositivos de observación;
  - f) cualquier otra condición general que exija el Gabinete.
4. Toda persona que, deliberada o involuntariamente, destruya, dañe o inutilice un dispositivo de observación que se encuentre a bordo de un buque pesquero, o interfiera de algún otro modo con dicho dispositivo, sin la aprobación previa del Director, incurrirá en un delito que se castigará con una multa no mayor de 250.000 dólares.

30. Modificación y revocación de condiciones

1. El Gabinete podrá ampliar, modificar o revocar cualquier condición especial o general establecida en la presente Ley, si lo considera necesario a fin de garantizar la debida conservación y ordenación de los recursos pesqueros.
2. La modificación o revocación de una condición general deberá hacerse mediante la publicación de un aviso en la Gaceta.
3. Si el Gabinete aprueba una nueva condición general, deberá publicarla en la Gaceta.
4. Si el Gabinete aprueba una nueva condición especial o modifica o revoca una condición especial, se deberá notificar al titular de la licencia respectiva.

31. Condiciones legales

Todas las licencias que se expidan de conformidad con la Parte VII de la presente Ley estarán sujetas a las condiciones siguientes:

- a) El propietario o fletador y el capitán del buque pesquero a que se refiere la licencia deberán respetar las leyes de Niue;
- b) Las actividades del buque pesquero a que se refiere la licencia y los resultados de las mismas deberán estar de acuerdo en todo momento con la información y las proyecciones financieras indicadas en la solicitud de licencia.

32. Plazo de las licencias

1. Con sujeción a lo dispuesto en la presente Ley y a las condiciones especiales o generales establecidas en virtud de ella, el plazo de validez de las licencias expedidas de conformidad con la Parte VII de la presente Ley será de un año a partir de la fecha de expedición.
2. Las licencias expedidas de conformidad con la presente Ley podrán renovarse mediante solicitud presentada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 27 de la presente Ley, antes de que venza el último plazo por el cual fueron concedidas.

33. Autorización para utilizar buques pesqueros para determinadas actividades

1. El Director podrá, con la aprobación del Gabinete, autorizar el uso de un buque pesquero para una actividad de pesca específica en aguas de pesca.
2. Dichas autorizaciones podrán concederse con arreglo a las condiciones que establezca el Gabinete.
3. El Director no podrá conceder una autorización de conformidad con el presente artículo sin antes cerciorarse de que:
  - a) no sería apropiado, en atención a las circunstancias, exigir la expedición de una licencia a fin de permitir el uso del buque pesquero para la actividad en cuestión; y
  - b) la actividad no consistirá en la captura de peces; y

- c) la actividad no será de carácter continuo.

#### 34. Derechos

1. Se cobrarán derechos por cada licencia que se expida y por cada autorización que se otorgue de conformidad con la presente Ley, a menos que esté previsto el pago de derechos en un acuerdo de acceso, en cuyo caso no se cobrarán derechos adicionales.
2. El Gabinete fijará periódicamente los derechos que deberán abonarse por la expedición de licencias y determinará el monto que habrá de cobrarse por la concesión de autorizaciones.

#### 35. Cesión de licencias o autorizaciones

1. Las licencias o autorizaciones expedidas o concedidas de conformidad con la presente Ley son intransferibles, salvo que medie la aprobación del Gabinete o esté permitido en virtud de un acuerdo de acceso.
2. Es nula toda disposición de un contrato o de un acuerdo por la que se pretenda ceder, transferir o enajenar la totalidad o alguno de los derechos o beneficios conferidos en virtud de una licencia o una autorización expedida o concedida con arreglo a la presente Ley.
3. La persona que celebre un acuerdo o arreglo que contenga una disposición de la índole que se describe en el párrafo 2 del presente artículo, será culpable de un delito que se castigará con una multa no mayor de 100.000 dólares.
4. A los efectos del presente artículo, se considerará que el fletamento de un buque pesquero respecto del cual se ha expedido o concedido una licencia o una autorización con arreglo a la presente Ley, transfiere dicha licencia o autorización.

#### 36. Cancelación o suspensión de licencias

1. El Gabinete podrá cancelar cualquier licencia expedida de conformidad con la presente Ley, o suspender dicha licencia por el período que determine el Gabinete, si:
  - a) la licencia es o se torna incompatible con las disposiciones de un plan de ordenación y desarrollo; o
  - b) el buque pesquero respecto del cual ha sido expedida, o el propietario, el fletador o el capitán de dicho buque, han infringido:
    - i) una disposición de la presente Ley; o
    - ii) una condición de la licencia; o
    - iii) si la licencia se expidió en virtud de un acuerdo de acceso, una disposición de dicho acuerdo;
  - c) se configura atraso en el pago de sumas adeudadas en relación con la licencia; o
  - d) se suspende o cancela la inscripción del buque pesquero en el Registro Regional; o
  - e) el buque pesquero o su propietario, fletador o capitán han participado en actividades de pesca con redes de enmalle y deriva; o

- f) existe una red de enmalle y deriva a bordo del buque pesquero.
2. El propietario, el fletador o el capitán de un buque pesquero cuya licencia haya sido cancelada o suspendida deberá ser notificado de la cancelación o suspensión con arreglo a las instrucciones que imparta el Gabinete.
3. La cancelación o suspensión entrará en vigor a partir de la notificación referida en el párrafo 2 del presente artículo.
4. Si se cancela o suspende una licencia por las razones expresadas en el inciso a) del párrafo 1 del presente artículo, deberán prorratearse los derechos que se hubieran pagado por la expedición de la licencia, y la suma correspondiente al período aún no transcurrido del plazo de la licencia, calculada en forma proporcional, deberá reembolsarse a la persona que haya abonado los derechos.

### 37. Recursos

Toda persona a quien cause agravio una decisión del Gabinete de cancelar o suspender una licencia podrá, dentro de los 21 días siguientes a la fecha de entrada en vigor de la cancelación o suspensión, apelar la decisión ante un magistrado del Tribunal Superior.

## PARTE VIII FUNCIONARIOS AUTORIZADOS Y OBSERVADORES

### 38. Nombramiento de funcionarios autorizados

1. El Ministro podrá, mediante la publicación de un aviso en la Gaceta, designar a una persona, o a cada uno de los miembros de una categoría de personas (incluidos uno o más nacionales de otro país), para que actúe como funcionario autorizado a los efectos de la presente Ley.
2. El Ministro podrá disponer que los funcionarios autorizados no puedan ser funcionarios de la Comisión de Administración Pública.

### 39. Atribuciones de los funcionarios autorizados

1. A los efectos de hacer cumplir la presente Ley, un funcionario autorizado podrá, sin necesidad de orden judicial, realizar cualquiera de los actos siguientes:
- a) detener a cualquier buque pesquero al que se aplique la presente Ley y que infunda al funcionario la sospecha razonable de que ha infringido o está infringiendo una disposición de la presente Ley, subir a bordo de dicho buque y registrarlo;
  - b) permanecer a bordo de ese buque pesquero;
  - c) exigir al capitán o a cualquier otra persona que se encuentre a bordo del buque, que le diga el nombre del buque pesquero, su distintivo de llamada, el país en que está registrado y el nombre del capitán, el propietario, el fletador u otros miembros de la tripulación;
  - d) exigir al capitán o a cualquier otra persona que se encuentre a bordo, que responda preguntas acerca de la carga del buque pesquero, el

contenido de sus bodegas y lugares de almacenamiento, su viaje y sus actividades;

- e) realizar las inspecciones e indagaciones que el funcionario estime necesarias en relación con cualquier local, buque, vehículo o aeronave respecto del cual se hayan ejercido o puedan ejercerse las atribuciones conferidas en virtud del presente artículo, y tomar muestras del pescado o los productos derivados del pescado que se hayan encontrado en el local, el buque, el vehículo o la aeronave;
- f) examinar cualquier licencia, diario de viaje, registro u otro documento exigido por la presente Ley o que guarde relación con las actividades de cualquier buque pesquero, y sacar copias de esos documentos;
- g) dejar labrada una constancia en el libro de viaje del buque pesquero, con indicación de la fecha y bajo su firma,;
- h) examinar el pescado, los aparejos de pesca o los explosivos, el veneno u otras sustancias nocivas que se encuentren en cualquier local, buque, vehículo o aeronave;
- i) dar al capitán o a un miembro de la tripulación de un buque pesquero que haya sido detenido, abordado o registrado, las instrucciones que sean necesarias o razonablemente útiles a cualquiera de los fines previstos en la presente Ley, o para permitir que el buque pesquero, su capitán o cualquier miembro de la tripulación cumpla las condiciones exigidas por una licencia, autorización, permiso o aprobación otorgados o expedidos de conformidad con la presente Ley;
- j) examinar cualquier dispositivo de observación;
- k) pedir al capitán de un buque pesquero, o a la persona que esté aparentemente a cargo de un local, vehículo o aeronave, que le exhiba cualquiera de los elementos mencionados en los incisos f), h) o j) del presente párrafo que se encuentren en el buque pesquero, el local, el vehículo o la aeronave.

2. Cuando un funcionario autorizado tenga motivos razonables para creer que se está cometiendo o se ha cometido alguno de los delitos previstos en la presente Ley, podrá proceder de la siguiente manera sin necesidad de orden judicial:

- a) entrar en cualquier local que no se utilice exclusivamente como vivienda, inspeccionarlo y registrarlo, si tiene motivos razonables para creer que en dicho local se ha cometido o se está cometiendo un delito o se almacena pescado capturado ilegalmente;
- b) detener a cualquier vehículo o aeronave que le infunda la sospecha razonable de que transporta pescado o productos derivados del pescado, entrar en dicho vehículo o aeronave, registrarlo y permanecer en él;
- c) si tiene motivos razonables para creer que un buque ha sido utilizado para cometer algún delito, podrá trascender los límites de las aguas de pesca para continuar su persecución - si la hubiera iniciado en aguas de pesca con arreglo al derecho internacional -, detenerlo, abordarlo y registrarlo fuera de las aguas de pesca, y traer al buque y a todas las personas y cosas que se encuentren a bordo de él a las aguas de pesca;

d) secuestrar:

- i) cualquier buque (con sus aparejos de pesca, equipos, provisiones y carga), vehículo o aeronave, si tiene motivos razonables para creer que dicho buque, vehículo o aeronave ha sido o está siendo utilizado para la comisión de un delito, o si sabe o tiene motivos razonables para creer que el buque, vehículo o aeronave ha sido apresado o confiscado de conformidad con alguna de las disposiciones de la presente Ley;
  - ii) el pescado o los productos derivados del pescado respecto de los cuales tenga motivos razonables para creer que se obtuvieron en ocasión de cometerse un delito o que se está en posesión de ellos en contra de lo dispuesto en la presente Ley;
  - iii) los diarios de a bordo, cartas marinas y demás documentos que deban tener los buques con arreglo a la presente Ley o a las condiciones establecidas en una licencia o permiso, o respecto de los cuales tenga motivos razonables para creer que demuestran o tienden a demostrar, con o sin otras pruebas, la comisión de alguno de los delitos previstos en la presente Ley;
  - iv) cualquier otro elemento que, a su juicio y en atención a motivos razonables, pudiera utilizarse como prueba en cualquiera de los procedimientos previstos en la presente Ley; y
- e) detener a cualquier persona a cuyo respecto tenga motivos razonables para creer que ha cometido alguno de los delitos previstos en la presente Ley.

3. Un funcionario autorizado podrá, con o sin una orden judicial u otro tipo de intimación:

- a) cumplir cualquier orden judicial o realizar cualquier citación que haya sido ordenada por un tribunal competente; y
- b) ejercer cualquier otra facultad legítima.

40. Atribuciones de los funcionarios autorizados fuera de los límites de las aguas de pesca

Si un buque que está siendo perseguido trasciende los límites de las aguas de pesca, las atribuciones conferidas a los funcionarios autorizados en virtud de la presente Ley podrán ejercerse más allá de los límites de las aguas de pesca con arreglo al derecho internacional.

41. Trato dispensado a los buques apresados

1. Si un buque pesquero es apresado de conformidad con la presente Ley:

- a) el capitán y la tripulación deberán llevarlo al puerto más cercano o más conveniente que designe el funcionario autorizado; y
- b) el capitán será el responsable de la seguridad del buque pesquero y de todas las personas que se encuentren a bordo hasta que el buque pesquero llegue al puerto designado.

/...

2. Si el capitán no lleva el buque pesquero apresado al puerto designado, podrá hacerlo un funcionario autorizado o una persona designada para ayudar al funcionario.
3. Si un buque pesquero es llevado a puerto en las circunstancias referidas en el párrafo 2, no podrá denunciarse a ningún funcionario autorizado del Gobierno de Niue por ninguna muerte, lesión, pérdida o daño que pudiese ocurrir mientras el buque esté siendo conducido al puerto designado.
4. Lo dispuesto en los párrafos 1, 2 y 3 se aplicará (con las modificaciones necesarias) a los vehículos y aeronaves apresados de conformidad con la presente Ley y a sus conductores y pilotos respectivamente.
5. El propietario y el armador pagarán los gastos que se generen como consecuencia de cualquier daño al medio ambiente, limpieza, eliminación o remoción de un buque pesquero de la zona económica exclusiva de Niue.

#### 42. Remoción de piezas de buques apresados

1. Un funcionario autorizado podrá extraer una o más piezas de cualquier buque pesquero que se encuentre bajo la custodia del Gobierno de Niue, a los efectos de inmovilizarlo.
2. El funcionario autorizado que extraiga una o más piezas de un buque de conformidad con el párrafo 1 deberá asegurarse de que dicha pieza o piezas queden depositadas en lugar seguro y se devuelvan al buque pesquero cuando éste sea legalmente liberado.
3. Toda persona que:
  - a) esté en posesión de cualquier pieza o piezas extraídas de conformidad con el párrafo 1, o realice gestiones para obtener una o más de esas piezas, excepto cuando ello sea a los efectos de guardar en lugar seguro la pieza o piezas con arreglo al párrafo 2; o
  - b) esté en posesión de una o más piezas de recambio destinadas a reemplazar o sustituir la pieza o piezas extraídas con arreglo al párrafo 1, o realice gestiones para obtener o fabricar una o más de esas piezas de recambio; o
  - c) coloque una o más piezas en un buque pesquero que se encuentre bajo la custodia del Gobierno de Niue, o sustituya cualquier pieza o piezas de ese buque por piezas de recambio;

incurrirá en un delito que se castigará con una multa no mayor de 250.000 dólares.

#### 43. Observadores

1. El Director podrá designar por escrito a una o más personas para que actúen como observadores en buques pesqueros a los que se haya expedido o concedido una licencia o una autorización de conformidad con la presente Ley.
2. En virtud de un acuerdo de acceso se podrá otorgar a una persona las facultades y las obligaciones de un observador, y se podrá conferir a esa

persona otras facultades y obligaciones además de las previstas en el presente artículo.

3. Un observador podrá subir a bordo de cualquier buque pesquero al que se haya expedido o concedido una licencia o una autorización de conformidad con la presente Ley, a los efectos de:

- a) asegurarse de que el buque pesquero y su tripulación acaten la presente Ley y cumplan con las condiciones de la licencia o la autorización; o
- b) supervisar cualquiera de las actividades del buque pesquero; o
- c) realizar cualquier investigación que determine el Director.

4. El armador y cada uno de los miembros de la tripulación del buque pesquero deberán permitir que el observador ejerza todas o cualquiera de las atribuciones siguientes y colaborar con él a esos efectos:

- a) subir a bordo del buque pesquero;
- b) tener pleno acceso a cualquiera de las instalaciones y equipos del buque pesquero que el observador considere necesarias para cumplir sus funciones, y utilizar dichas instalaciones y equipo;
- c) tener pleno acceso al puente y a los lugares que puedan utilizarse para colocar, pesar y almacenar el pescado;
- d) tener pleno acceso a los registros del buque pesquero (incluido su diario de a bordo) y reunir la información que considere necesaria en relación con las pesquerías de las aguas de pesca;
- e) tener pleno acceso a todo el pescado que se encuentre en el buque pesquero y tomar muestras del mismo;
- f) inspeccionar y copiar los registros del buque pesquero (incluido su diario de a bordo);
- g) desembarcar en el momento y en el lugar que determine el Director o de conformidad con un acuerdo de acceso.

5. El armador deberá proporcionar al observador, mientras se encuentre a bordo del buque pesquero y sin costo alguno para el Gobierno de Niue, la comida, el alojamiento y la atención médica que el Director pueda considerar razonablemente aceptables.

6. Un observador podrá entrar en cualquier lugar en que se descarguen o transborden peces capturados en aguas de pesca y podrá tomar muestras y reunir cualquier información que considere necesaria en relación con las pesquerías de las aguas de pesca.

#### 44. Obligaciones respecto de los funcionarios autorizados y los observadores

1. El capitán y cada uno de los miembros de la tripulación de cualquier buque pesquero, el conductor de cualquier vehículo y el piloto y la tripulación de cualquier aeronave deberán cumplir en forma inmediata con todas las instrucciones e indicaciones legítimas impartidas por un funcionario autorizado o un observador.

2. El capitán y cada uno de los miembros de la tripulación de un buque pesquero, el conductor de un vehículo y el piloto y la tripulación de una aeronave deberán tomar todas las medidas razonables para:

- a) garantizar la seguridad de los funcionarios autorizados o los observadores en el desempeño de sus funciones; y
- b) colaborar con los funcionarios u observadores en el desempeño de esas funciones o en el ejercicio de cualquiera de sus atribuciones.

3. Prohíbese:

- a) atacar, poner obstáculos, oponer resistencia o intimidar a cualquier funcionario autorizado u observador en el desempeño de sus funciones, retrasar su labor o interferir en ella de alguna otra manera; o
- b) atacar, poner obstáculos, oponer resistencia o intimidar a cualquier persona que actúe legalmente en cumplimiento de las órdenes de un funcionario autorizado o en colaboración con éste, retrasar su labor o interferir en ella de alguna otra manera; o
- c) amenazar, insultar o dirigirse con lenguaje impropio o gestos ofensivos a un funcionario autorizado u observador que esté desempeñando sus funciones o ejerciendo sus atribuciones; o
- d) amenazar, insultar o dirigirse con lenguaje impropio o gestos amenazadores a cualquier persona que actúe legalmente en cumplimiento de las órdenes de un funcionario autorizado o en colaboración con éste; o
- e) rehusarse a cumplir las exigencias legítimas de cualquier funcionario autorizado u observador; o
- f) proporcionar cualquier información a un funcionario autorizado a sabiendas de que es falsa o errónea en sentido material; o
- g) hacerse pasar por funcionario autorizado o presentarse falsamente como tal, o presentarse falsamente como una persona que actúa legalmente bajo las órdenes de un funcionario autorizado o en colaboración con éste.

4. La contravención de lo dispuesto en el presente artículo constituirá un delito que se castigará con una multa no mayor de 250.000 dólares o pena de prisión por un máximo de dos meses, o ambas cosas.

45. Identificación de los funcionarios autorizados y observadores

Todo funcionario autorizado u observador que se encuentre en ejercicio de cualquiera de las atribuciones que le confiere la presente Ley deberá, si así se le pide, exhibir una identificación que demuestre que es funcionario autorizado u observador de conformidad con la presente Ley.

46. Protección de los funcionarios autorizados, observadores y otras personas

Serán inadmisibles las acciones u otros procedimientos (sean civiles o penales) que se entablen contra una persona en relación con lo que hubiera hecho o dejado de hacer de buena fe, en el desempeño o ejercicio, o supuesto desempeño o ejercicio, de las funciones o atribuciones conferidas a esa persona en virtud de la presente Ley.

47. La información debe ser verdadera, completa y correcta

1. Las personas que deben registrar, notificar, comunicar o transmitir cualquier información de acuerdo con la presente Ley deberán cerciorarse de que la información registrada, notificada o comunicada sea verdadera, completa y correcta.

2. Las personas que deben notificar, comunicar o transmitir cualquier información al Director de conformidad con la presente Ley o su reglamentación deberán notificar inmediatamente al Director cualquier cambio en las circunstancias en virtud del cual alguna información notificada, comunicada o transmitida anteriormente se convierta en falsa, incompleta o errónea.

3. Toda persona que contravenga lo dispuesto en el presente artículo incurrirá en un delito que se castigará con una multa no mayor de 250.000 dólares.

#### PARTE IX

#### VENTA, LIBERACIÓN Y CONFISCACIÓN DE BIENES RETENIDOS

##### 48. Liberación de bienes secuestrados

1. El Tribunal Superior podrá, a solicitud de parte interesada y contra el depósito de una fianza u otra forma de garantía, ordenar la liberación de cualquier buque pesquero (conjuntamente con sus aparejos de pesca, equipos, provisiones y carga), vehículo, aeronave o cualquier otro bien secuestrado en virtud de la presente Ley.

2. Al determinar el monto de la fianza u otro tipo de garantía, la Corte deberá tener en cuenta:

- a) el valor total del bien que habrá de liberarse, incluido el valor de cualquier captura que se hubiera confiscado;
- b) el total de la multa o multas máximas previstas para los delitos imputados o que probablemente se imputen; y
- c) los gastos que probablemente recuperaría el Ministerio Público si se dictara una sentencia condenatoria.

##### 49. Venta de bienes perecederos secuestrados

1. El pescado u otros bienes de carácter perecedero secuestrados de conformidad con la presente Ley, o el producido de la venta del pescado u otros bienes, deberán retenerse y administrarse con arreglo a lo dispuesto en la presente Ley.

2. El Director podrá vender el pescado o demás bienes referidos en el párrafo 1.

3. Si el Director, tras realizar todos los esfuerzos razonables, no logra vender el pescado o demás bienes referidos en el párrafo 1, o el pescado o demás bienes no están en condiciones de ser vendidos, el Director podrá disponer de ellos de la manera que estime conveniente.

##### 50. Bienes secuestrados que deberán retenerse

El Gobierno de Niue deberá retener los bienes secuestrados de conformidad con la presente Ley, las fianzas o garantías y el producido de la venta, hasta que:

- a) se hayan resuelto en forma definitiva los procedimientos legales pertinentes previstos en la presente Ley; o

- b) se adopte la decisión de no iniciar tales procedimientos.

51. Potestad de confiscación del Tribunal Superior

1. Si una persona es condenada por alguno de los delitos previstos en la presente Ley, el Tribunal Superior podrá, además de imponer cualquier otra pena, decretar:

- a) la confiscación para la Corona de cualquier buque pesquero (junto con sus aparejos de pesca, equipos, provisiones y carga) y de cualquier vehículo o aeronave que se haya utilizado en la comisión del delito; y
- b) la confiscación del pescado o los bienes perecederos capturados o involucrados en la comisión del delito, o del producido de la venta del pescado o los bienes perecederos, y de cualquier explosivo, veneno u otra sustancia nociva utilizada o involucrada en la comisión del delito.

2. Cuando un buque pesquero, vehículo, aeronave u otro bien secuestrado de conformidad con la presente Ley, o una fianza o garantía o el producido de la venta no sean confiscados o imputados al pago de cualquier multa, condena en costas o penas impuestas en virtud de la presente Ley, deberán ponerse a disposición de su propietario o del apoderado de éste o, en ausencia de éstos, de la persona que tenga aparentemente el derecho a recibirlos.

3. Si un buque pesquero, vehículo, aeronave u otro bien ha sido liberado contra el depósito de una fianza o garantía, la orden de confiscación se aplicará al monto de la fianza o garantía, a menos que el tribunal, por alguna razón especial, fije una suma menor.

4. Si un buque pesquero, vehículo, aeronave u otro bien ha sido liberado contra el depósito de una fianza o garantía, el tribunal podrá ordenar que cualquier acusado que haya sido condenado por alguno de los delitos previstos en la presente Ley en el que haya estado involucrado el buque pesquero, vehículo, aeronave o bien, o el propietario del buque pesquero, vehículo, aeronave o bien de que se trate (con independencia de que el propietario sea o no el demandado), pague la diferencia entre el monto de la fianza o garantía y el valor total de los bienes confiscados de acuerdo con lo establecido en el artículo 54.

52. Imputación de la fianza o garantía o del producido de la venta

La fianza o garantía, o el producido de la venta, deberán imputarse de la siguiente manera:

- a) en primer lugar, al pago de los gastos relacionados con la venta (si los hubiera);
- b) en segundo lugar, al levantamiento de cualquier orden de confiscación dictada de conformidad con el artículo 51;
- c) en tercer lugar, al pago de todas las multas o penas impuestas con arreglo a la presente Ley en relación con el buque pesquero, vehículo, aeronave u otro bien;
- d) en cuarto lugar, al pago de todas las costas a cuyo pago se hubiera condenado en procedimientos incoados en virtud de la presente Ley en relación con el buque pesquero, el vehículo o la aeronave;

- e) por último, a los demás pagos (si los hubiera) que determine el Tribunal Superior.

53. Sustracción de bienes confiscados

Todo buque pesquero, vehículo, aeronave u otro bien retenido o confiscado de conformidad con la presente Ley, que haya sido sustraído ilegalmente de la custodia del Gobierno de Niue podrá ser secuestrado.

54. Forma de disposición de los bienes secuestrados o confiscados

1. Si al vencimiento del plazo para la apelación no se hubiera deducido recurso alguno, se podrá disponer del buque pesquero, vehículo, aeronave u otro bien cuya confiscación se hubiera ordenado de conformidad con la presente Ley, en la forma que determine el Gabinete.
2. Los buques pesqueros, vehículos, aeronaves u otros bienes secuestrados de conformidad con la presente Ley pero que no se hubieran confiscado deberán venderse y el producido de la venta se imputará en la forma y con arreglo al orden de prioridad establecidos en el artículo 52.

55. Responsabilidad por la pérdida, daño o deterioro de los bienes bajo custodia

El Gobierno de Niue no será responsable por la pérdida, daño o deterioro de ningún buque pesquero, vehículo, aeronave u otro bien que se encuentre bajo su custodia de conformidad con la presente Ley.

56. Prohibición

1. Si una persona es condenada por alguno de los delitos previstos en el párrafo 3 del artículo 44, el Tribunal podrá, además de imponer una pena, prohibir a esa persona, por un período no mayor de 5 años, que suba o permanezca a bordo de cualquier buque pesquero mientras dicho buque se esté utilizando para pescar en aguas de pesca.
2. Toda persona que contravenga una prohibición decretada de conformidad con el párrafo 1, o el capitán de un buque pesquero que a sabiendas lleve a bordo a una persona a quien se le hubiera prohibido permanecer en el buque pesquero en virtud de una orden dictada de conformidad con el párrafo 1, incurre en un delito que se castigará con una multa no mayor de 250.000 dólares.

57. Sustracción de bienes bajo custodia

Toda persona que sin autorización legítima sustraiga un buque pesquero, un vehículo, una aeronave u otro bien que se encuentre bajo la custodia del Gobierno de Niue con arreglo a la presente Ley, a sabiendas o no de que dicho buque pesquero, vehículo, aeronave o bien está bajo la custodia del Gobierno de Niue, incurrirá en un delito que se castigará con una multa no mayor de 250.000 dólares o con pena de prisión por un máximo de tres meses, o ambas cosas.

PARTE X  
PENA Y RESPONSABILIDAD GENERAL

58. Responsabilidad del capitán

Cuando una persona que se encuentre a bordo de un buque pesquero o que esté empleada en ese buque cometa alguno de los delitos previstos en la presente Ley, el capitán del buque podrá ser acusado del mismo delito.

59. Penas

Cuando no se establezca una pena específica respecto de alguno de los delitos previstos en la presente Ley, la pena para ese delito será una multa no mayor de 250.000 dólares.

PARTE XI  
REGLAMENTACIÓN

60. Reglamentación

1. El Gabinete podrá dictar periódicamente los reglamentos que estime necesarios o convenientes para la aplicación de las disposiciones de la presente Ley y para la debida administración de la misma.

2. Sin que esto implique limitar la potestad general conferida en el párrafo 1, podrán dictarse reglamentos de conformidad con el presente artículo respecto de todos o algunos de los aspectos siguientes:

- a) la conservación, la ordenación, el desarrollo y la reglamentación de las pesquerías o de alguna pesquería en particular, y la expedición de licencias al respecto;
- b) la expedición de licencias, la concesión de autorizaciones o el registro respecto de cualquier buque pesquero o clase o categoría de buques pesqueros que se utilicen para pescar, realizar actividades conexas o cualquier otro fin de conformidad con la presente Ley, incluida la forma, los requisitos de expedición, las causas de denegación y las condiciones, así como los derechos, honorarios, regalías y otras formas de compensación relacionadas con la expedición de licencias, la concesión de autorizaciones o el registro;
- c) la expedición de licencias, la concesión de autorizaciones o el registro respecto de cualquier pescador o clase de pescadores, aparejos de pesca y demás equipos o dispositivos que se utilicen para pescar;
- d) la forma en que se utilizan los buques pesqueros y las condiciones y procedimientos que éstos deben observar mientras se encuentran en aguas de pesca;
- e) la forma en que se utiliza cualquier otro buque pesquero que pueda entrar en las aguas de pesca con cualquiera de los fines previstos en la presente Ley, y las condiciones y procedimientos que debe observar dicho buque;
- f) la captura, la carga, la descarga en tierra, el manejo, el transbordo, el transporte, la posesión y la forma de disposición del pescado;
- g) la importación, la exportación, la distribución y la comercialización del pescado y los productos derivados del pescado;

- h) la forma en que deben guardarse los aparejos de pesca;
  - i) el nombramiento, las facultades y las obligaciones de los funcionarios autorizados y los observadores;
  - j) las obligaciones y los procedimientos que deben observar el capitán y la tripulación de cualquier buque respecto de los funcionarios autorizados y observadores;
  - k) las recompensas que se pagarán a las personas que proporcionen información sobre las actividades de buques pesqueros extranjeros, que permita dictar una sentencia de condena por la comisión de alguno de los delitos previstos en la presente Ley;
  - l) el control y el uso de dispositivos de agregación de peces y los derechos sobre los peces acumulados, la expedición de licencias al respecto y la determinación del tiempo que un buque puede permanecer pescando en torno al dispositivo y la distancia mínima a la que debe mantenerse de él;
  - m) la reglamentación o la prohibición del uso de aparatos respiratorios autónomos submarinos y de cualquier otro aparato respiratorio submarino que no sea un esnórkel;
  - n) la reglamentación o la prohibición del uso de arpones u otros dispositivos similares;
  - o) el registro de los buques pesqueros y las normas y medidas destinadas a garantizar la seguridad de las personas que se encuentren a bordo y la seguridad del buque pesquero;
  - p) la reglamentación de la acuicultura y el acceso a tierras arrendadas con fines de acuicultura y a las aguas adyacentes a esas tierras;
  - q) el establecimiento de las condiciones de los contratos de arrendamiento para actividades de acuicultura;
  - r) la obligación de proporcionar estadísticas y otro tipo de información con respecto a las pesquerías;
  - s) el control, la inspección y las condiciones de funcionamiento de las plantas de elaboración de pescado;
  - t) la prevención de la contaminación del mar, ya sea que proceda de fuentes terrestres o sea causada por vertidos en el mar;
  - u) el nombramiento y el mantenimiento de los agentes designados para recibir las citaciones que se realicen de conformidad con la presente Ley y responder a ellas;
  - v) la aplicación de cualquier acuerdo de acceso o de un acuerdo conexo o de cualquier otro acuerdo o convenio celebrado de conformidad con la presente Ley;
- w) la reglamentación o la prohibición, con carácter general o respecto de alguna pesquería en particular, de:
- i) la extracción de corales y conchas;
  - ii) la colocación de cercos o redes para peces;
  - iii) la captura de peces de acuario; o
  - iv) las actividades de acuicultura;
  - v) la adopción de medidas para la protección de la vida marina;
  - vi) la reglamentación o la prohibición de cualquier tipo de actividad pesquera en una laguna o en cualquier parte de una laguna; el

período o períodos del año durante los cuales se permite o se prohíbe pescar; la aprobación o la restricción de los equipos o métodos que pueden utilizarse en relación con esas actividades pesqueras o la prohibición de utilizarlos;

- x) la determinación de los delitos que se configurarán por la transgresión de los reglamentos y de las penas correspondientes a esos delitos, que consistirán en multas no mayores de 250.000 dólares, y cuando el delito sea de carácter continuo dará lugar a una multa adicional no mayor de 500 dólares por cada día que se siga cometiendo el delito;
- y) la reglamentación de:
  - i) la aplicación de un acuerdo de acceso;
  - ii) la aplicación de cualquier acuerdo en que sea parte el Gobierno de Niue y que se refiera al establecimiento de exámenes y condiciones uniformes entre las partes en el acuerdo con respecto a la conservación, la ordenación, la explotación y la vigilancia, y
  - iii) el acceso a las aguas de pesca de cada una de las partes y las medidas coercitivas adoptadas en esas aguas.

#### PARTE XI GENERALIDADES

##### 61. Excepciones

Todos los reglamentos, órdenes y avisos formulados o expedidos de conformidad con la Ley de 1978 sobre el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva, y todas las licencias, permisos, otras autorizaciones y convenios expedidos u otorgados con arreglo a dicha Ley, continuarán en vigor como si se hubieran formulado, expedido u otorgado de conformidad con la presente Ley, en todo lo que no se oponga a ésta.

##### 62. Derogaciones

Deróganse todas las normas indicadas en el Anexo.

ANEXO

Normas derogadas

Reglamento de 1951 de las Islas Cook sobre Pesca Comercial (SR 1951/2).

Reglamento de 1950 de las Islas Cook sobre la Pesca de Ostras Perlíferas (SR 1950/50).

Reglamento de 1950 de las Islas Cook sobre los Derechos de Exportación de Ostras Perlíferas (SR 2950/51).

Ley de 1978 sobre el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva.

Ley de Enmienda de 1984 sobre el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva.

Ley de Enmienda de 1987 sobre el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva.

Yo, John Tofo Funaki, Portavoz de la Asamblea de Niue, certifico que se ha dado cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 34 de la Constitución de Niue.

Firmado y sellado en la Sala de la Asamblea, hoy, 30 de abril de 1997.

2. Panamá

Decreto Ley N° 7 del Órgano Ejecutivo Nacional, de 10 de febrero de 1998, publicado en la Gaceta Oficial N° 23.484, del martes 17 de febrero de 1998

"Por el cual se crea la Autoridad Marítima de Panamá, se unifican las distintas competencias marítimas de la administración pública y se dictan otras disposiciones"

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

En uso de sus facultades constitucionales y especialmente de la que confiere el Ordinal 3 del Artículo 1 de la Ley N° 1, de 2 de enero de 1998, oído el concepto favorable del Consejo de Gabinete,

DECRETA:

CAPÍTULO I

Carácter, Definiciones y Normas Generales

Artículo 1

Créase una entidad autónoma del Estado, denominada Autoridad Marítima de Panamá (en lo sucesivo denominada "la Autoridad"), con personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía en su régimen interno; sujeta únicamente a las políticas, orientación e inspección del Órgano Ejecutivo y a la fiscalización de la Contraloría General de la República. Para los fines de este Decreto Ley, el Órgano Ejecutivo ejercerá sus funciones por conducto del Ministerio cuyo Ministro presida la Junta Directiva de la Autoridad.

Con la creación de la Autoridad queda institucionalizada la forma como se ejecutará la coordinación de todas aquellas instituciones y autoridades de la República vinculadas al Sector Marítimo, en cumplimiento a lo dispuesto en el Inciso Final del Artículo 311 de la Constitución Política de la República de Panamá, de manera tal que la Autoridad ostentará todos los derechos y privilegios que garanticen su condición de autoridad suprema para la ejecución de la "Estrategia Marítima Nacional".

Artículo 2

Para efectos de la aplicación y reglamentación del presente Decreto Ley, los términos que a continuación se expresan tendrán el significado siguiente:

1. Sector Marítimo: es el conjunto de actividades relativas a la marina mercante, el sistema portuario, los recursos marinos y costeros, los recursos humanos y las industrias marítimas auxiliares de la República de Panamá;
2. Competencias Marítimas: es el conjunto de responsabilidades del Estado Ribereño, Portuario y de Pabellón en los espacios oceánicos, en las vías navegables y en las actividades físicas, administrativas, económicas y jurídicas que en ellos se realizan. Se incluye en este concepto, la administración de los recursos humanos en las actividades antes mencionadas;

3. Estrategia Marítima Nacional: es el conjunto de políticas, planes, programas y directrices adoptados coherentemente por el Estado Panameño para promover el desarrollo del Sector Marítimo;
4. Recursos marinos y costeros: es el conjunto de recursos renovables y no renovables que se encuentran entre el litoral y el límite exterior de la Zona Económica Exclusiva de la República de Panamá, con excepción de los recursos minerales e hidrocarburos;
5. Zona Costera: es la interfaz o espacio de transición entre dos dominios ambientales: la tierra y el mar;
6. Espacios Marítimos y Aguas Interiores: son aquellos definidos en la Ley N° 38 de 4 de junio de 1996, por la cual se ratificó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, suscrita el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Jamaica. Se incluyen el Mar Territorial, la Zona Contigua, las Aguas Interiores, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental de la República de Panamá;
7. Litoral: es la porción terrestre de la Zona Costera adyacente a la línea de la más alta marea. La extensión terrestre del litoral depende del uso público que se le asigne en un programa de manejo costero integral, de acuerdo a criterios tales como: control del desarrollo residencial, turístico, comercial y productivo; protección de especies y hábitats sensitivos; protección visual de la línea de costa; defensa de la calidad del agua; y prevención de la erosión y degradación de los recursos costeros;
8. Programa de Manejo Costero Integral: es un proceso que un gobierno y comunidades, ciencia y manejo, e intereses públicos y privados, en la preparación e implementación de un plan integrado de conservación y desarrollo de los recursos y ecosistemas costeros. El propósito del manejo costero integrado es mejorar la calidad de vida de las comunidades que dependen de los recursos costeros y mantener la productividad y biodiversidad de esos ecosistemas;
9. Recursos Hidrobiológicos. Constituyen recursos hidrobiológicos las especies acuáticas que habitan temporal o permanentemente en aguas marinas o continentales, en las cuales la República de Panamá ejerce jurisdicción.

### Artículo 3

La Autoridad tiene como objetivos principales:

1. Administrar, promover, regular, proyectar y ejecutar las políticas, estrategias, normas legales y reglamentarias, planes y programas que están relacionados, de manera directa, indirecta o conexas, con el funcionamiento y desarrollo del Sector Marítimo;
2. Coordinar sus actividades con la Autoridad del Canal de Panamá, la Autoridad de la Región Interoceánica, el Instituto Panameño de Turismo, el Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables, y con cualquier otra institución y autoridad vinculada al Sector Marítimo, existente o que se establezca en el futuro, para promover el desarrollo socioeconómico del país;

3. Fungir como la autoridad marítima suprema de la República de Panamá, para ejercer los derechos y dar cumplimiento a las responsabilidades del Estado Panameño dentro del marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 y demás leyes y reglamentaciones vigentes.

#### Artículo 4

La Autoridad tendrá las siguientes funciones:

1. Proponer, coordinar y ejecutar la Estrategia Marítima Nacional;
2. Recomendar políticas y acciones, ejercer actos de administración, y hacer cumplir las normas legales y reglamentarias referentes al Sector Marítimo;
3. Instrumentar las medidas para la salvaguarda de los intereses nacionales en los espacios marítimos y aguas interiores;
4. Administrar, conservar, recuperar y explotar los recursos marinos y costeros;
5. Coordinar con el Ministerio de Desarrollo Agropecuario para asegurar que la acuicultura del país se desarrolle en estricto cumplimiento de las obligaciones internacionales del Estado Panameño, de las cuales la Autoridad es la responsable primaria;
6. Velar por el estricto cumplimiento de lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 y los demás tratados, convenios e instrumentos internacionales ratificados por Panamá en relación con el Sector Marítimo;
7. Evaluar y proponer al Órgano Ejecutivo y demás entidades estatales que así lo requieran, las medidas necesarias para la adopción de tratados y convenios internacionales referentes a las actividades que se desarrollen dentro del Sector Marítimo;
8. Representar a Panamá ante organismos internacionales en lo relativo a los asuntos del Sector Marítimo, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores;
9. Coordinar con el Servicio Marítimo Nacional el cumplimiento de la legislación nacional en los espacios marítimos y aguas interiores de la República de Panamá;
10. Mantener actualizado el sistema de señalización, las ayudas a la navegación, las cartas náuticas y demás información hidrográfica necesaria para el paso seguro de los buques por los espacios marítimos y aguas interiores de la República de Panamá, de conformidad con lo establecido en la Constitución Nacional y las leyes de la República;
11. Dirigir, en coordinación con otros organismos estatales competentes, las operaciones necesarias para controlar los derrames de hidrocarburos y sustancias químicas, y cualesquiera otros desastres o accidentes que ocurran en los espacios marítimos y aguas interiores bajo jurisdicción panameña;

12. Coordinar con el Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables, o su equivalente, el cumplimiento de lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como lo determinado en la legislación nacional, al respecto de los espacios protegidos marinos costeros que están bajo su responsabilidad;

13. Cualesquiera otras funciones que la ley le asigne.

## CAPÍTULO II

### Patrimonio, Finanzas y Fiscalización

#### Sección Primera - Del Patrimonio

##### Artículo 5

Constituyen el patrimonio de la Autoridad:

1. Todos los bienes muebles e inmuebles que a la fecha pertenezcan a todas las dependencias de la administración pública que, por razón del presente Decreto Ley, pasan a formar parte de la Autoridad;
2. Las herencias, donaciones y legados que se le transmitan, los cuales se recibirán a beneficio de inventario;
3. El producto de las acciones, obligaciones, títulos y demás valores que posea;
4. Las subvenciones que reciba del Estado;
5. Las tasas que perciba como resultado de los servicios que preste, y los ingresos que provengan de la gestión directa o de las concesiones que otorgue;
6. El producto de las sanciones pecuniarias impuestas por la Autoridad;
7. Cualesquiera otros bienes o haberes que autoricen las disposiciones legales, los reglamentos o la Junta Directiva.

#### Sección Segunda - De las Finanzas y Fiscalización

##### Artículo 6

Con el objeto de garantizar el desarrollo del Sector Marítimo, la Autoridad tendrá las siguientes atribuciones:

1. Promover la constitución y el desarrollo de empresas privadas o mixtas del Sector Marítimo, mediante el otorgamiento de garantías, arrendamiento de activos o cualquier otro medio;
2. Participar en el capital social de empresas privadas o mixtas mediante la adquisición de acciones u otros valores de las mismas que se establezcan;
3. Comprar, vender, arrendar y negociar con bienes de cualquier clase; otorgar concesiones; contratar personal técnico especializado; construir obras y

/...

planificar o ejecutar sus programas de conformidad con las disposiciones legales vigentes;

4. Analizar y presentar recomendaciones al Órgano Ejecutivo en relación con la clasificación de cargos y los niveles salariales y demás prestaciones que deberán regir para los funcionarios, directivos y técnicos con nivel ejecutivo de la Autoridad. A estos efectos, el Órgano Ejecutivo, por intermedio del Ministerio de la Presidencia, dictará las disposiciones reglamentarias pertinentes con el objeto de acoplar la legislación vigente sobre Carrera Administrativa a la naturaleza especialísima de los servicios que han de prestar los funcionarios de la Autoridad;

5. Disponer de sus recursos económicos con el objeto de mantener plenamente capacitados a los funcionarios al servicio de la Autoridad;

6. Establecer tarifas por los servicios que preste;

7. Cualesquiera otras atribuciones que el Órgano Ejecutivo o la ley le asigne.

#### Artículo 7

El Estado es solidariamente responsable de las obligaciones contraídas por la Autoridad.

#### Artículo 8

La Autoridad tendrá jurisdicción coactiva, la cual será ejercida por el Administrador, quien podrá delegarla en otros servidores de la institución.

Las certificaciones de auditores relativas a las obligaciones pendientes a favor de la Autoridad prestarán mérito ejecutivo, para los efectos de la jurisdicción coactiva que posee la Autoridad.

#### Artículo 9

La Autoridad está exenta del pago de cualquier clase o tipo de impuestos, contribuciones, tasas, gravámenes o derechos, excepto las cuotas de seguridad social, seguro educativo y riesgos profesionales.

La Autoridad gozará de todas las facilidades y privilegios que las leyes procesales conceden al Estado en las actuaciones judiciales en que sea parte.

#### Artículo 10

Sin perjuicio de las funciones que la Constitución le confiere a la Contraloría General de la República, la Autoridad deberá tener su propio sistema de auditoría.

#### Artículo 11

Toda ejecución de obras, adquisición o arrendamiento de bienes, prestación de servicios, operación o administración de bienes, o gestión de funciones administrativas que requiera la Autoridad se llevarán a cabo conforme a lo establecido en las disposiciones que regulan y reglamentan la contratación pública.

No obstante, el Órgano Ejecutivo podrá, por intermedio del Ministerio de la Presidencia, dictar las disposiciones reglamentarias que permitan a la Autoridad el tiempo más oportuno de entrega o cumplimiento en la ejecución de obras, suministros de bienes, o prestación de servicios, con el objeto de acoplar la legislación vigente sobre contratación pública a la naturaleza especialísima de los servicios que ha de prestar la Autoridad.

### CAPÍTULO III

#### Organización Administrativa

#### Sección Primera - De la Estructura Orgánica

#### Artículo 12

La estructura orgánica de la Autoridad quedará compuesta de la siguiente forma:

1. Órganos superiores de dirección:
  - a) la Junta Directiva;
  - b) el Administrador;
  - c) el Sub-Administrador.
2. Organismos de servicios administrativos y de ejecución de programas:
  - a) la Dirección General de Marina Mercante;
  - b) la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares;
  - c) la Dirección General de Recursos Marinos y Costeros;
  - d) la Dirección General de la Gente de Mar;
  - e) otras direcciones generales, sub-direcciones o unidades administrativas que sean creadas por la Junta Directiva.
3. El Consejo Asesor.
4. El Instituto Panameño de Investigación Marítima.

El funcionamiento y la organización interna de cada una de las dependencias señaladas en este artículo se ajustará a lo especificado en el presente Decreto Ley y en los reglamentos que se dicten en desarrollo de la misma.

#### Artículo 13

La Autoridad podrá ejercer sus funciones y atribuciones directamente, o mediante instituciones existentes o que se constituyan, de acuerdo con los términos pactados en los respectivos convenios que al efecto celebre.

En atención a la coordinación que se requiere establecer entre la Autoridad Marítima de Panamá y la Autoridad del Canal de Panamá, y en consideración a las disposiciones del Título XIV de la Constitución Política y a la Ley 19 del 11 de junio de 1997, la Autoridad suscribirá con la Autoridad del Canal de Panamá todos aquellos convenios y acuerdos necesarios para garantizar su armónica interrelación, en cumplimiento de las obligaciones internacionales del Estado Panameño, de las cuales la Autoridad Marítima de Panamá es la responsable primaria.

Queda entendido que las funciones y atribuciones que este Decreto Ley le confiere a la Autoridad no afectan la competencia de la Autoridad del Canal de Panamá en las materias relacionadas con la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá y actividades conexas, de conformidad con las normas constitucionales, la Ley 19 de 11 de junio de 1997 y sus reglamentos.

#### Sección Segunda - De la Junta Directiva

##### Artículo 14

La Junta Directiva de la Autoridad estará compuesta por siete miembros y sus suplentes, a saber:

1. Un Ministro del Gabinete designado por el Presidente de la República, quien la preside; en su defecto, éste será reemplazado por el Vice-Ministro del ramo;
2. El Ministro para Asuntos del Canal; en su defecto, éste será reemplazado por el Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá;
3. Un profesional con conocimiento y experiencia en Derecho Marítimo;
4. Un empresario con experiencia en el Sector Marítimo;
5. Un profesional destacado en formación de recursos humanos para el Sector Marítimo;
6. Un profesional destacado en Ciencias Náuticas;
7. Un profesional destacado en administración de recursos marinos.

Los Directores y suplentes señalados en los numerales 3 a 7, serán nombrados por el Órgano Ejecutivo.

Los Directores y sus suplentes permanecerán en sus cargos por un período de cinco (5) años, que coincidirá con el período presidencial, y podrán ser nuevamente nombrados por un período adicional.

Los Directores sólo podrán ser removidos de sus cargos por las causas previstas en este Decreto Ley.

Párrafo transitorio. Los primeros Directores de la Autoridad permanecerán en sus cargos hasta el 31 de agosto de 2004.

Artículo 15

Para ser Director de la Autoridad se requiere:

1. Ser de nacionalidad panameña, con reconocida probidad;
2. Ser mayor de 25 años de edad;
3. No haber sido condenado por el Órgano Judicial por delito doloso o contra la administración pública;
4. No tener, al momento de su designación, parentesco entre sí dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad con los otros miembros de la Junta Directiva.

Artículo 16

Los Directores de la Autoridad, por su condición, no recibirán salario ni gastos de representación, pero podrán recibir dietas por asistencia a las reuniones de la Junta Directiva.

Artículo 17

La Junta Directiva se reunirá en sesión ordinaria por lo menos una vez al mes, y en sesiones extraordinarias por convocatoria del Administrador o de dos de sus miembros.

La Junta Directiva sesionará con una mayoría de sus miembros, y sus decisiones se tomarán por mayoría de votos, de conformidad con lo que se establezca en el Reglamento Interno.

Artículo 18

Son funciones y atribuciones de la Junta Directiva:

1. Proponer al Órgano Ejecutivo la política de desarrollo del Sector Marítimo, así como la Estrategia Marítima Nacional;
2. Proponer al Órgano Ejecutivo el establecimiento de un método de valoración de los recursos del Sector Marítimo en el Sistema de Cuentas Nacionales, a fin de contar con herramientas para facilitar el proceso de planificación y la asignación de tales recursos;
3. Adoptar las políticas administrativas, científicas y tecnológicas que promuevan y aseguren la competitividad y la rentabilidad del Sector Marítimo, y el desarrollo de sus recursos humanos;
4. Coordinar los servicios de la Autoridad con los de otras instituciones públicas que se vinculen directa o indirectamente con el Sector Marítimo;
5. Proponer y coordinar con los organismos competentes las medidas necesarias para la protección y conservación del medio ambiente marino;
6. Reglamentar y aprobar el plan anual y el proyecto de presupuesto anual de la Autoridad que sean elaborados por el Administrador;

7. Establecer la organización de la Autoridad y, en general, adoptar todas las medidas que estime convenientes para la organización y funcionamiento del Sector Marítimo;
8. Dictar el Reglamento Interno de la Autoridad y su propio reglamento interno;
9. Estructurar, reglamentar, determinar, fijar, alterar e imponer tasas y derechos por los servicios que preste la Autoridad;
10. Proponer al Órgano Ejecutivo la delimitación de las áreas marítimas y terrestres dentro de las cuales corresponderá a la Autoridad ejercer su jurisdicción;
11. Autorizar los actos y contratos por sumas mayores a un millón de balboas (B/.1.000.000,00);
12. Solicitar al Órgano Ejecutivo, si fuera indispensable, la obtención de servidumbres sobre terrenos particulares, o la expropiación de los mismos, para la realización de los objetivos de la Autoridad;
13. Resolver en última instancia las reclamaciones y recursos de los usuarios de la administración marítima nacional, dando fin a la vía administrativa en lo concerniente a los actos proferidos por el Administrador;
14. Supervisar la gestión del Administrador, ejercer control previo sobre sus actos y exigirle rendición de cuentas sobre los mismos;
15. Ratificar el nombramiento de los funcionarios directivos y técnicos con nivel ejecutivo de la Autoridad que le proponga el Administrador;
16. Atender las recomendaciones que emanen del Instituto Panameño de Investigación Marítima;
17. Las demás funciones contempladas en las leyes o reglamentos.

#### Artículo 19

Los Directores de la Autoridad serán suspendidos y, en su caso, removidos de sus cargos, por la comisión de delito doloso o contra la administración pública.

La medida de suspensión o remoción será aplicada sin perjuicio de cualquier sanción penal que corresponda.

Asimismo, los Directores podrán ser suspendidos o removidos por comprobada incapacidad física, mental o administrativa, mediante disposición del Órgano Ejecutivo.

Sección Tercera - Del Consejo Asesor

Artículo 20

El Consejo Asesor estará integrado por los siguientes funcionarios:

1. El Sub-Administrador de la Autoridad;
2. El Secretario General de Ciencia, Tecnología e Innovación (SENACYT) del Ministerio de la Presidencia;
3. El Director de Organismos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores;
4. El Director de Asuntos Internacionales del Ministerio de Trabajo y Bienestar Social;
5. El Director General del Instituto Panameño de Comercio Exterior;
6. El Presidente de la Cámara Marítima de Panamá;
7. El Secretario General de una de las organizaciones sociales de trabajadores del mar panameños que a bien tenga sugerir el Ministro de Trabajo y Desarrollo Laboral.

Artículo 21

El Sub-Administrador de la Autoridad fungirá como Secretario del Consejo Asesor, y podrá delegar sus atribuciones en cualesquiera de los directores de las Direcciones Generales.

Artículo 22

El Consejo Asesor se reunirá en sesiones ordinarias una vez por mes, o cuando la Junta Directiva estime necesario o conveniente su pronunciamiento.

Artículo 23

El Consejo Asesor tendrá las siguientes funciones:

1. Asesorar al Administrador de la Autoridad con respecto a los asuntos relacionados al Sector Marítimo, al cumplimiento de las funciones de la Autoridad, y al ordenamiento de las prácticas de las Competencias Marítimas que sean sometidos a su consideración;
2. Servir de enlace, por intermedio de los representantes respectivos, entre la Autoridad y los organismos representados en el Consejo Asesor;
3. Elevar mociones al Administrador para proponer acciones tendientes al mejoramiento, desarrollo y eficacia del Sector Marítimo;
4. Dictar su propio reglamento.

Sección Cuarta - Del Administrador y Sub-Administrador

Artículo 24

El Órgano Ejecutivo designará al Administrador y al Sub-Administrador de la Autoridad. El Administrador tendrá la representación legal de la entidad, la cual quedará delegada en el Sub-Administrador en el caso de ausencia temporal o permanente del Administrador.

El Administrador también tendrá a su cargo la administración plena de la Autoridad y podrá realizar, sujeto a la autorización de la Junta Directiva en los casos en que este Decreto Ley así lo requiera, toda clase de operaciones, actos, convenios o contratos en las materias que conforme a este Decreto Ley se requieran.

Artículo 25

Para ser Administrador y Sub-Administrador de la Autoridad se requiere:

1. Ser de nacionalidad panameña, con reconocida probidad;
2. Ser mayor de 25 años de edad;
3. No haber sido condenado por la comisión de delito doloso o contra la administración pública;
4. Poseer título universitario en administración marítima, administración pública, administración de negocios, relaciones internacionales, derecho, ciencias económicas, ciencias políticas u otro grado universitario similar o equivalente a los títulos mencionados; o

Haberse desempeñado durante un período de por lo menos cinco (5) años en actividades relacionadas con la dirección, manejo y administración del transporte marítimo o de recursos marinos, o con la administración o inspección de asuntos referentes a la seguridad de la navegación, o con la operación naviera en general.

Artículo 26

El Administrador y el Sub-Administrador serán nombrados por un período de cinco años, que coincidirá con el período presidencial, y podrán ser nombrados nuevamente por un período adicional.

Párrafo transitorio. El primer Administrador y Sub-Administrador de la Autoridad permanecerán en sus cargos hasta el 31 de agosto de 2004.

Artículo 27

Son funciones del Administrador:

1. Preparar y presentar a la Junta Directiva la propuesta para establecer un método de valoración de los recursos del Sector Marítimo en el Sistema de Cuentas Nacionales, a fin de contar con herramientas para facilitar el proceso de planificación y la asignación de tales recursos;

2. Preparar, para la aprobación de la Junta Directiva, las políticas, planes y programas del Sector Marítimo. Una vez aprobadas estas políticas y programas, los mismos serán ejecutados por las correspondientes Direcciones Generales de la Autoridad;
3. Preparar y presentar para la aprobación de la Junta Directiva el anteproyecto del presupuesto de la Autoridad;
4. Presentar a la Junta Directiva un informe anual y los informes que ésta le solicite;
5. Nombrar e instalar los órganos de asesoría, consulta, ejecución y coordinación de la Autoridad que estime conveniente, previa autorización de la Junta Directiva y de acuerdo al Reglamento Interno de la Autoridad;
6. Proponer a la Junta Directiva el nombramiento de los funcionarios directivos y técnicos con nivel ejecutivo de la Autoridad;
7. Nombrar, trasladar, ascender, suspender, separar y remover al personal subalterno, de conformidad con lo que al efecto establezcan la ley y el Reglamento Interno de la Autoridad;
8. Asegurar que las recomendaciones emanadas de las direcciones generales sean producto de un proceso de coordinación entre las mismas;
9. Celebrar los contratos, convenios, actos u operaciones que deba efectuar la Autoridad y cuyo monto no exceda un millón de balboas (B/1.000.000,00), con sujeción a lo establecido en la ley y sin perjuicio de que la Junta Directiva ejerza un control previo y posterior, y conforme a lo establecido en las disposiciones que regulan y reglamentan la contratación pública y los reglamentos de la Autoridad;
10. Vender, enajenar, permutar o traspasar bienes muebles e inmuebles de la Autoridad, cuyo valor no exceda los cincuenta mil balboas (B/50.000,00);
11. Reconocer, recaudar y fiscalizar los impuestos, tasas y otros conceptos que deban pagar todos los contribuyentes y usuarios de la Autoridad;
12. Resolver en última instancia las reclamaciones y recursos de los usuarios de la Administración Marítima nacional, dando fin a la vía administrativa en lo concerniente a los actos proferidos por los Directores Generales de la Autoridad;
13. Ejercer todas las demás funciones y atribuciones que señalen la ley, los reglamentos de la Autoridad y las que autoricen el Órgano Ejecutivo o la Junta Directiva;
14. Representar a la Autoridad en la Comisión Tripartita creada mediante el Decreto de Gabinete N° 76 de 11 de julio de 1990, por lo que el referido Decreto de Gabinete queda modificado en ese sentido.

Artículo 28

Le corresponderá al Sub-Administrador ocupar la vacante que se produzca en la posición de Administrador por renuncia o muerte de éste, o por cualquier otro motivo, hasta que se designe o tome posesión el correspondiente reemplazo.

El Sub-Administrador ejercerá aquellas funciones que le asigne la Junta Directiva y el Administrador, así como aquellas que se establezcan en el Reglamento Interno de la Autoridad.

Artículo 29

El Administrador y Sub-Administrador sólo podrán ser suspendidos o removidos de sus cargos por el Órgano Ejecutivo, en virtud de decisión adoptada con el voto de la mayoría de los miembros de la Junta Directiva, por manifiesta incapacidad física, mental o administrativa, o por haber sido sentenciados por la comisión de delito doloso o contra la administración pública.

La suspensión o remoción del Administrador o Sub-Administrador se aplicará sin perjuicio de cualquier sanción penal que corresponda.

CAPÍTULO IV

Dirección General de Marina Mercante

Artículo 30

Son funciones de la Dirección General de Marina Mercante:

1. Ejecutar de manera privativa todos los actos administrativos relativos al registro y matriculación de buques en la Marina Mercante Nacional;
2. Autorizar y asignar a otros funcionarios de la administración pública panameña designados por la Autoridad al efecto, la ejecución de actos relativos al registro provisional de buques e inscripción preliminar de títulos de propiedad y demás derechos reales a otorgarse sobre los buques matriculados en la Marina Mercante Nacional;
3. Fijar el concepto correspondiente para el pago de impuestos, tasas y otros cobros que deban pagar los buques matriculados en la Marina Mercante Nacional;
4. Ingresar todos los recaudos y remesas relativos a la Marina Mercante Nacional efectuados por los funcionarios adscritos a la Autoridad en el exterior, así como imponer sanciones a dichos funcionarios cuando incumplan sus obligaciones legales y disciplinarias;
5. Hacer cumplir, sobre los buques de registro panameño, las normas legales nacionales y aquellas que forman parte de los convenios internacionales ratificados por la República de Panamá, referentes a la seguridad de la navegación, la seguridad marítima, y la prevención y el control de la contaminación del mar;
6. Llevar a cabo, por sí misma o por medio de terceros, sean éstas entidades oficiales o particulares, nacionales o extranjeras, las investigaciones sobre

accidentes marítimos y derrames o contaminación del mar en las que se viere involucrado un buque de registro panameño, o un buque de cualquier nacionalidad en los espacios marítimos y aguas interiores panameños;

7. Hacer cumplir las normas legales nacionales y aquellas que forman parte de los convenios internacionales ratificados por la República de Panamá, referentes al Control Portuario Estatal;

8. Imponer las sanciones que correspondan a quienes infrinjan las normas legales y reglamentarias referentes a la administración de la Marina Mercante Nacional;

9. Dar cumplimiento a las demás funciones que le señalen el Administrador y la Junta Directiva de la Autoridad.

## CAPÍTULO V

### Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares

#### Artículo 31

Son funciones de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares:

1. Proponer y coordinar los planes de desarrollo del sistema portuario nacional y, en consecuencia, ejecutar las acciones adecuadas a estos fines;
2. Ejecutar un plan general para el desarrollo del sistema portuario nacional, de conformidad con las políticas emanadas de la oficina del Administrador;
3. Construir, mejorar, ampliar y conservar los puertos e instalaciones portuarias comerciales de uso público, de acuerdo a las políticas dictadas por la oficina del Administrador. La ejecución de las obras podrá realizarla por sí, o por intermedio de otros organismos especiales del Estado, o por particulares;
4. Explotar y operar los servicios portuarios señalados en el ordinal anterior, así como controlar y fiscalizar aquellos puertos e instalaciones que no opere directamente;
5. Operar los puertos e instalaciones portuarias nacionales que no sean dados en concesión a empresas privadas y que no sean puertos e instalaciones portuarias de la Fuerza Pública o de la Autoridad del Canal de Panamá;
6. Tramitar y fiscalizar las concesiones para la explotación de los puertos nacionales existentes y los que en el futuro se construyan;
7. Promover las facilidades de navegación, maniobra y atraque a los buques que recalen en los puertos nacionales y, en general, la provisión de los servicios que éstos requieran para el eficiente manejo de la carga y de los suministros usuales, y reglamentar estas actividades dentro de los recintos portuarios;
8. Embarcar, desembarcar, trasladar, almacenar, custodiar y entregar a los consignatarios o a sus representantes, por sí o por intermedio de

concesionarios, las mercancías, productos u otros bienes que se embarquen o desembarquen;

9. Fijar el concepto correspondiente para el pago de las tasas y derechos por los servicios portuarios;
10. Fomentar la adecuación de las empresas marítimas auxiliares a las demandas del tráfico del Canal de Panamá y del sistema portuario;
11. Imponer las sanciones que correspondan a quienes infrinjan las normas legales y reglamentarias referentes a la administración portuaria y de las industrias marítimas auxiliares;
12. Dar cumplimiento a las demás funciones que le señalen el Administrador y la Junta Directiva de la Autoridad.

## CAPÍTULO VI

### Dirección General de Recursos Marinos y Costeros

#### Artículo 32

Son funciones de la Dirección General de Recursos Marinos y Costeros:

1. Administrar los recursos marinos y costeros del Estado Panameño;
2. Promover y coordinar con el Instituto Nacional de Recursos Renovables, o su equivalente, los planes que garanticen un uso adecuado de los recursos marinos, costeros y lacustres, de manera que se permita su conservación, recuperación y explotación en forma sostenible;
3. Ejecutar, dirigir, fiscalizar y evaluar los programas de manejo costero integral, de acuerdo a las políticas emanadas de la oficina del Administrador;
4. Velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que tienen por objeto regular la utilización de recursos marinos y costeros y el desarrollo de las actividades que en función de ella se realicen;
5. Proponer la adopción de normas pertinentes a la pesca para buques pesqueros de bandera extranjera en aguas bajo la jurisdicción de la República de Panamá;
6. Tramitar las solicitudes y mantener el registro de las licencias necesarias para la utilización de los recursos marinos y costeros del país, así como establecer las limitaciones y supervisar el desempeño adecuado de tales actividades;
7. Promover la participación coordinada de los sectores productivos como aliados estratégicos en la ordenación y desarrollo de la zona costera;
8. Establecer los mecanismos para el mejoramiento científico y tecnológico del personal involucrado en las actividades de administración de los recursos marinos y costeros;

9. Fomentar la investigación científica como elemento fundamental para el buen manejo de los recursos marinos y costeros;
10. Coordinar y acordar con las direcciones generales de la Autoridad y con el Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables, o su equivalente, y proponerle al Administrador, las medidas necesarias para la protección y conservación del medio ambiente marino;
11. Fijar el concepto correspondiente para el pago de las tasas y derechos relativos a la explotación y uso de los recursos marinos y costeros;
12. Imponer las sanciones que correspondan a quienes infrinjan las normas legales y reglamentarias referentes a la administración de los recursos marinos y costeros;
13. Velar por el cumplimiento de las disposiciones vigentes en materia ambiental y relativas al manejo, conservación, recuperación y explotación del medio ambiente marino;
14. Dar cumplimiento a las demás funciones que le señalen el Administrador y la Junta Directiva de la Autoridad.

## CAPÍTULO VII

### Dirección General de la Gente de Mar

#### Artículo 33

Son funciones de la Dirección General de la Gente de Mar:

1. Hacer cumplir las normas legales vigentes sobre educación, formación, titulación y guardia de la gente de mar, de conformidad con lo establecido en los convenios internacionales ratificados por la República de Panamá;
2. Velar por el estricto cumplimiento de las normas mínimas de dotación para buques de registro panameño, en función de la seguridad de la navegación;
3. Administrar la Escuela Náutica de Panamá;
4. Autorizar, fiscalizar y supervisar el cumplimiento de los programas de educación y formación de cualesquiera otras instituciones en las cuales se impartan conocimientos sobre educación náutica o marítima en general;
5. Realizar las inspecciones sobre las condiciones de trabajo, vida y alojamiento de los tripulantes en los buques de bandera panameña, para asegurar la estricta aplicación de las leyes nacionales y convenios internacionales ratificados por la República de Panamá referentes al trabajo en el mar y en las vías navegables;
6. Rendir un informe escrito a las autoridades correspondientes, señalando las anomalías o las infracciones descubiertas durante las inspecciones contempladas en el numeral 5 del presente artículo, y recomendar la imposición de las sanciones que correspondan;

7. Fijar el concepto correspondiente para el pago de las tasas y derechos relativos a los servicios que preste;
8. Dar cumplimiento a las demás funciones que le señalen el Administrador y la Junta Directiva de la Autoridad.

## CAPÍTULO VIII

### Instituto Panameño de Investigación Marítima

#### Artículo 34

Créase el Instituto Panameño de Investigación Marítima como ente dirigente de investigación aplicada para el Sector Marítimo, al cual se integrarán los usuarios de todos los servicios brindados por la Autoridad.

#### Artículo 35

Son funciones del Instituto:

1. Realizar, fomentar y dirigir investigaciones aplicadas, con el propósito de impulsar el desarrollo ordenado y sustentable del Sector Marítimo.
2. Elaborar y presentar recomendaciones a la Junta Directiva de la Autoridad.

Párrafo transitorio. La Junta Directiva de la Autoridad nombrará a cinco (5) funcionarios para que integren la primera Secretaría Ejecutiva del Instituto, cuya función será promover la membresía del sector privado y proponer el reglamento interno de dicha institución. Una vez conformado, el Instituto establecerá su organización y funcionamiento.

## CAPÍTULO IX

### Disposiciones Transitorias

#### Artículo 36

A partir de la promulgación del presente Decreto Ley, cesarán en sus funciones y pasarán a integrar la Autoridad las siguientes entidades y departamentos de la administración:

1. La Dirección General Consular y de Naves del Ministerio de Hacienda y Tesoro;
2. La Dirección General de Recursos Marinos del Ministerio de Comercio e Industrias;
3. La Autoridad Portuaria Nacional;
4. Cualquiera otra dependencia que sea integrada a la Autoridad por el Órgano Ejecutivo.

Artículo 37

Se transfieren a la Autoridad todos los bienes, los derechos, el presupuesto y el personal pertenecientes a las dependencias mencionadas en el Artículo 36. Asimismo, la Autoridad asumirá las obligaciones de dichas dependencias, al momento de entrar en vigencia este Decreto Ley.

El Órgano Ejecutivo adoptará las medidas necesarias para hacer efectivas las transferencias a las que se refiere este artículo, respetando en todo caso los derechos adquiridos y las concesiones vigentes.

Artículo 38

Se transfieren a la Autoridad todos los bienes, los derechos, el presupuesto y el personal pertenecientes a la Escuela Náutica de Panamá. Asimismo, la Autoridad asumirá las obligaciones de dicha dependencia, al momento de entrar en vigencia este Decreto Ley.

Artículo 39

El Órgano Ejecutivo podrá delegar en la Autoridad algunas de las atribuciones que cumple el Registro Público en materia de constitución, modificación, cancelación o extinción de títulos de propiedad o hipotecas sobre naves, y de registro de medidas cautelares o conservatorias sobre las mismas.

Igualmente, el Órgano Ejecutivo podrá asignar a la Autoridad algunas de las funciones que actualmente cumple el Servicio Marítimo Nacional, a fin de lograr el fiel y cabal cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que regulan los espacios marítimos de la República de Panamá.

Artículo 40

La Comisión Marítima Nacional estará encargada de llevar a cabo la transición de las entidades y dependencias que pasarán a integrar la Autoridad Marítima Nacional creada por el presente Decreto Ley, de conformidad con un decreto ejecutivo que será expedido a tal efecto.

CAPÍTULO XI

Disposiciones Finales

Artículo 41

A partir de la entrada en funcionamiento de la Autoridad, quedarán expresamente derogadas aquellas disposiciones legales que conforman las leyes y decretos que se indican a continuación, solamente en lo que concierne al establecimiento de la existencia de los entes, direcciones y departamentos que, en virtud del Artículo 36 del presente Decreto Ley, pasan a integrar la Autoridad: Ley N° 2 de 17 de enero de 1980, Decreto Ley N° 17 de 26 de octubre de 1989, Decreto de Gabinete N° 33 de 9 de febrero de 1990, Ley N° 36 de 6 de julio de 1995, Ley N° 42 de 2 de mayo de 1974, Ley N° 2 de 11 de febrero de 1982, Decreto de Gabinete N° 225 de 16 de julio de 1969, Decreto N° 16 de 11 de mayo de 1979, Decreto N° 755 de 5 de octubre de 1971.

El presente Decreto Ley deroga todas aquellas disposiciones legales y reglamentarias que le sean contrarias.

Artículo 42

Este Decreto Ley tendrá efectos inmediatos y entrará a regir a partir de su promulgación.

COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE

DADO en la ciudad de Panamá, a los diez días del mes de febrero de mil novecientos noventa y ocho (1998).

3. Santo Tomé y Príncipe

Ley N° 1/98 sobre la delimitación del mar territorial  
y la zona económica exclusiva<sup>1</sup>

Considerando la necesidad de salvaguardar los legítimos derechos y los intereses esenciales de la Nación con respecto a los recursos vivos y no vivos del dominio marítimo de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe,

Considerando que las pesquerías y la explotación de los recursos naturales vivos y no vivos que existen en el lecho del mar y su subsuelo, así como en las aguas adyacentes contiguas al mar territorial de Santo Tomé y Príncipe, revisten una importancia primordial para la economía nacional,

Teniendo en cuenta la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar,

Considerando que es necesario establecer los límites de su zona económica exclusiva, en la que el Estado de Santo Tomé y Príncipe goce de derechos soberanos y jurisdicción exclusiva respecto de todos los recursos naturales vivos y no vivos que allí se encuentren,

En consecuencia,

La Asamblea Nacional, en virtud de lo dispuesto en el inciso b) del artículo 86 de la Constitución, aprueba la siguiente ley:

Artículo 1  
Mar territorial

El mar territorial de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe tiene una anchura de doce millas marinas, medida a partir de línea de base, cuyo límite exterior es una línea cada uno de cuyos puntos está a una distancia de doce millas marinas del punto más próximo de la línea de base.

Artículo 2  
Línea de base archipelágica

1. La línea de base a partir de la cual se mide la anchura del mar territorial en la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe es una serie de líneas rectas que unen sucesivamente los puntos exteriores de las dos islas principales, los islotes y los arrecifes emergentes que se encuentran en torno a ellas y que se determinan por las siguientes coordenadas geográficas:

Puntos	Vértices	Latitud				Longitud			
		Grados	Minutos	Segundos	N-S	Grados	Minutos	Segundos	E-O
1	Ilhéu das Rolas (SE)	00	00	45	S	06	31	44	E
2	Ilhéu das Rolas (E)	00	00	47	S	06	31	21	E
3	Ilhéu das Rolas (SO)	00	00	28	S	06	31	00	E

<sup>1</sup> Entrada en vigor: 31 de marzo de 1998.

Puntos	Vértices	Latitud				Longitud			
		Grados	Minutos	Segundos	N-S	Grados	Minutos	Segundos	E-O
4	Ilhéu Gabado (SO)	00	07	52	N	06	59	05	E
5	Ilhéu Côco (O)	00	12	02	N	06	27	58	E
6	Ponta Furada (O)	00	14	39	N	06	27	56	E
7	Ponta Alemã	00	15	48	N	06	28	20	E
8	Ponta Diogo Vaz (O)	00	19	06	N	06	29	51	E
9	Pedra de Calé (NO)	01	43	40	N	07	22	55	E
10	Ilhéus Monteiro (NE)	01	41	14	N	07	28	20	E
11	Ponto a Sul da Ponta da Garça (E)	01	37	40	N	07	27	52	E
12	Ilhéu Carço (SE)	01	30	47	N	07	26	05	E
13	Ilhéu Santana (E)	00	14	29	N	06	45	59	E
14	Sete Pedras (SE)	00	02	17	N	06	37	48	E

2. La elipsoide y los puntos de referencia que se han utilizado para determinar las coordenadas geográficas son los siguientes:

Elipsoide utilizada: puntos de referencia internacionales:

- a) en la Isla de Santo Tomé:  
Fortaleza  
    Latitud:        0° 20' 49,02" N  
    Longitud:      6° 44' 41,85" E
- b) Morro do Papagaio  
    Latitud:        1° 36' 46,87" N  
    Longitud:      7° 23' 39,65" E

#### Artículo 3

##### Aguas situadas dentro de la línea de base

Las aguas ubicadas en el interior de la línea de base son las aguas archipelágicas de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe.

#### Artículo 4

##### Delimitación de la zona económica exclusiva

1. La anchura de la zona económica exclusiva de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe es de doscientas millas marinas, medida a partir de las líneas de base que se utilizan para determinar la anchura del mar territorial.

2. En caso de que existan disposiciones concretas establecidas en tratados internacionales firmados con otros Estados cuyas costas sean adyacentes a las de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe, el límite exterior de la zona

/...

económica exclusiva de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe no se extenderá más allá de la línea media, cada uno de cuyos puntos es equidistante de la otra.

3. Por línea equidistante se entiende una línea cada uno de cuyos puntos está a la misma distancia del punto más próximo de la línea de base trazada por cada Estado con arreglo al derecho internacional.

Artículo 5  
Coordenadas geográficas

1. El límite exterior de la zona económica exclusiva se determina mediante la lista de coordenadas geográficas que se definen a continuación y de conformidad con la carta que se adjunta más adelante como anexo de la presente Ley:

Puntos	Latitud					Longitud				
	Grados	Minutos	Segundos	Decimal (m. & s.)	N-S	Grados	Minutos	Segundos	Decimal (m. & s.)	E-O
1	1	28	47,7	0,479917	S	7	16	16,9	0,271361	E
2	1	05	50,3	0,097306	S	6	40	38,3	0,677306	E
3	0	47	15,8	0,787722	S	6	11	30,7	0,191861	E
4	0	29	09,4	0,485944	S	5	43	56,3	0,732306	E
5	0	05	33,8	0,092722	S	5	06	05,2	0,101444	E
6	0	41	45,3	0,695917	N	3	37	03,2	0,617556	E
7	0	54	37,0	0,910278	N	3	12	11,9	0,203306	E
8	1	11	35,5	0,193194	N	3	16	22,4	0,272889	E
9	1	24	44,0	0,412222	N	3	20	44,8	0,345778	E
10	1	36	45,5	0,612639	N	3	25	37,9	0,427194	E
11	1	56	23,1	0,939750	N	3	35	09,0	0,585833	E
12	2	05	56,3	0,098972	N	4	25	32,8	0,585833	E
13	2	16	08,6	0,269056	N	5	05	47,1	0,096417	E
14	2	25	11,6	0,419889	N	5	32	02,5	0,534028	E
15	2	33	24,7	0,556861	N	5	51	26,2	0,857278	E
16	2	49	33,4	0,825944	N	6	24	15,7	0,404361	E
17	2	56	41,5	0,944861	N	6	43	07,2	0,718667	E
18	3	01	31,2	0,025333	N	7	01	26,7	0,024083	E
19	3	02	33,5	0,042639	N	7	07	38,9	0,127472	E
20	2	52	34,3	0,876194	N	7	22	35,9	0,376639	E
21	2	38	50,7	0,647417	N	7	42	20,8	0,705778	E

Puntos	Latitud					Longitud				
	Grados	Minutos	Segundos	Decimal (m. Cs.)	N-S	Grados	Minutos	Segundos	Decimal (m. Cs.)	E-O
22	2	31	35,3	0,526472	N	7	53	20,4	0,889000	E
23	2	22	58,9	0,383028	N	8	06	56,8	0,115778	E
24	2	18	06,9	0,301917	N	8	14	23,9	0,239972	E
25	2	11	30,9	0,191917	N	8	23	44,5	0,395694	E
26	2	04	20,2	0,072278	N	8	32	45,0	0,545833	E
27	1	49	01,5	0,817083	N	8	30	25,8	0,507167	E
28	1	42	09,0	0,702500	N	8	28	57,6	0,482667	E
29	1	27	42,9	0,461917	N	8	25	12,0	0,420000	E
30	1	11	40,3	0,194528	N	8	21	35,5	0,359861	E
31	0	55	48,1	0,930028	N	8	16	55,1	0,281972	E
32	0	34	19,0	0,571944	N	8	11	54,3	0,198417	E
33	0	23	43,5	0,395417	N	8	09	15,4	0,154278	E
34	0	13	02,5	0,217361	N	7	59	41,4	0,994833	E
35	0	00	05,0	0,001389	S	7	50	28,0	0,841111	E
36	0	17	28,0	0,291111	S	7	41	21,1	0,689194	E
37	0	25	45,5	0,429306	S	7	37	42,9	0,628583	E
38	0	52	51,9	0,881083	S	7	28	25,6	0,473778	E

2. Los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 constituyen la línea equidistante entre la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe y la República de Guinea Ecuatorial.

3. El punto 1 (punto triple) es el punto equidistante entre la línea de base de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe y las líneas de base respectivas de la República de Guinea Ecuatorial y de la República de Gabón.

4. Los puntos 7, 8, 9, 10 y 11 son los puntos geométricos ubicados a una distancia de 200 millas marinas del punto más alejado de la línea de base y se determinan mediante el trazado de un arco de circunferencia con un radio de 200 millas marinas y centrado en los puntos de la línea de base que se definen a continuación:

- a) Ponta Furada:
  - Latitud: 0° 14' 39" N
  - Longitud: 6° 27' 56" E

b) Ponta Diogo Vaz:  
Latitud: 0° 19' 06" N  
Longitud: 6° 29' 51" E

c) Príncipe  
Ilhéu Bombom:  
Latitud: 1° 31' 03" N  
Longitud: 7° 25' 05" E

5. Los puntos 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 y 19 constituyen la línea equidistante entre la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe y la República de Nigeria.
6. El punto 19 (punto triple) es el punto equidistante entre la línea de base de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe y las líneas de base respectivas de la República de Nigeria y de la República de Guinea Ecuatorial.
7. Los puntos 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 y 26 definen la línea media entre la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe y la República de Guinea Ecuatorial.
8. El punto 26 (punto triple) es el punto equidistante entre la línea de base de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe y las líneas de base respectivas de la República de Guinea Ecuatorial y de la República de Gabón.
9. Los puntos 26, 27, 28 y 29 definen la línea media entre la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe y la República de Guinea Ecuatorial.
10. Los puntos 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38 y 1 definen la línea media entre la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe y la República de Gabón.

#### Artículo 6

#### Derechos de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe en la zona económica exclusiva

La República Democrática de Santo Tomé y Príncipe goza de los derechos establecidos en los convenios y normas internacionales y que emanan de esos instrumentos, entre ellos los siguientes:

- a) el derecho soberano de exploración, explotación, conservación y ordenación de los recursos naturales vivos y no vivos del lecho del mar, su subsuelo y las aguas suprayacentes;
- b) los derechos y la jurisdicción exclusivos respecto del establecimiento y el uso de islas artificiales, instalaciones y estructuras;
- c) la jurisdicción exclusiva sobre otras actividades relacionadas con la exploración y la explotación económicas de la zona, incluido el aprovechamiento de las corrientes marinas y de cualquier otros elemento del mar que pueda impulsar el desarrollo técnico y científico;
- d) competencia en lo relativo a la preservación del medio marino, y en particular con respecto al control y la eliminación de la contaminación;

e) la investigación científica.

Artículo 7

Derechos de otros Estados

1. Todos los demás Estados podrán gozar de libertad de navegación, sobrevuelo e instalación de cables y tuberías submarinos, y de los demás usos internacionalmente legítimos del mar relacionados con la navegación y la comunicación.
2. La instalación de cables y tuberías submarinos se llevará a cabo en virtud de acuerdos celebrados con el Estado de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe.

Artículo 8

Ámbito de aplicación de la presente Ley

La presente Ley no extiende ni limita el alcance de los derechos del Estado de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe que dimanen de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aprobada el 10 de diciembre de 1982, y de otros documentos jurídicos que pudieran aprobarse en relación con dicha Convención.

Artículo 9

Derogación

Por la presente se derogan los Decretos-Leyes números 14/78, 15/78 y 48/82.

Artículo 10

Entrada en vigor

Esta Ley entrará en vigor en la fecha de su publicación.

Aprobada por la Asamblea Nacional en la ciudad de Santo Tomé, el 11 de marzo de 1998.

4. España

Lista de las coordenadas geográficas de los puntos que constituyen la delimitación hecha por España de la Zona de Protección Pesquera en el Mar Mediterráneo, establecida por el Real Decreto 1315/1997, de 1° de agosto<sup>2</sup>

La Misión Permanente de España ante las Naciones Unidas saluda atentamente a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Secretaría de las Naciones Unidas y tiene el honor de depositar la lista de las coordenadas geográficas de los puntos que constituyen la delimitación hecha por España de la Zona de Protección Pesquera en el Mar Mediterráneo, establecida por el Real Decreto 1315/1997, de 1° de agosto.

El presente depósito se realiza a los efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 75 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Todos los puntos indicados en dicha lista están referidos al Postdam Datum.

<u>Lista de coordenadas</u>		
<u>Punto N°</u>	<u>Latitud</u>	<u>Longitud</u>
1.	42° 26' 18" Norte	003° 10' 58" Este
2.	42° 44' 95" Norte	003° 51' 65" Este
3.	42° 43' 25" Norte	004° 08' 45" Este
4.	42° 40' 95" Norte	004° 11' 90" Este
5.	42° 27' 00" Norte	004° 32' 90" Este
6.	41° 56' 50" Norte	004° 58' 75" Este
7.	41° 53' 00" Norte	005° 00' 60" Este
8.	41° 34' 75" Norte	005° 14' 65" Este
9.	41° 29' 50" Norte	005° 19' 75" Este
10.	41° 15' 50" Norte	005° 53' 00" Este
11.	41° 09' 30" Norte	005° 56' 60" Este
12.	41° 06' 50" Norte	005° 57' 60" Este
13.	40° 35' 70" Norte	006° 07' 80" Este
14.	40° 31' 70" Norte	006° 08' 90" Este
15.	40° 27' 30" Norte	006° 10' 10" Este
16.	40° 21' 50" Norte	006° 11' 90" Este
17.	40° 01' 70" Norte	006° 18' 00" Este
18.	39° 37' 50" Norte	006° 18' 00" Este
19.	39° 20' 80" Norte	006° 13' 00" Este
20.	38° 55' 00" Norte	006° 05' 80" Este
21.	38° 47' 50" Norte	006° 03' 20" Este
22.	38° 41' 15" Norte	005° 49' 70" Este
23.	38° 26' 70" Norte	005° 18' 00" Este
24.	38° 23' 05" Norte	004° 43' 80" Este
25.	38° 22' 75" Norte	004° 34' 15" Este
26.	38° 19' 80" Norte	004° 24' 65" Este
27.	38° 17' 75" Norte	004° 20' 25" Este
28.	38° 15' 15" Norte	004° 13' 90" Este
29.	38° 13' 15" Norte	004° 08' 05" Este

<sup>2</sup> Comunicación hecha por la Misión Permanente de España ante las Naciones Unidas en una nota verbal de fecha 10 de septiembre de 1997. El texto del Real Decreto N° 1315/1997 figura en el Boletín N° 36, pág. 47.

<u>Punto N°</u>	<u>Latitud</u>	<u>Longitud</u>
30.	38° 01' 35" Norte	003° 21' 95" Este
31.	37° 59' 50" Norte	003° 14' 40" Este
32.	37° 58' 90" Norte	003° 08' 50" Este
33.	37° 58' 65" Norte	002° 54' 70" Este
34.	37° 58' 65" Norte	002° 46' 05" Este
35.	37° 55' 00" Norte	002° 37' 95" Este
36.	37° 42' 95" Norte	002° 10' 70" Este
37.	37° 38' 25" Norte	001° 52' 15" Este
38.	37° 36' 50" Norte	001° 37' 80" Este
39.	37° 36' 25" Norte	001° 32' 00" Este
40.	37° 36' 05" Norte	001° 29' 40" Este
41.	37° 36' 20" Norte	000° 47' 10" Este
42.	37° 25' 80" Norte	000° 36' 00" Este
43.	37° 10' 40" Norte	000° 17' 55" Este
44.	36° 59' 90" Norte	000° 00' 25" Este
45.	36° 50' 05" Norte	000° 19' 60" Oeste
46.	36° 48' 85" Norte	000° 22' 50" Oeste
47.	36° 46' 10" Norte	000° 28' 45" Oeste
48.	36° 44' 50" Norte	000° 37' 40" Oeste
49.	36° 43' 25" Norte	000° 43' 15" Oeste
50.	36° 41' 75" Norte	000° 52' 00" Oeste
51.	36° 34' 95" Norte	000° 59' 70" Oeste
52.	36° 33' 65" Norte	001° 02' 25" Oeste
53.	36° 28' 20" Norte	001° 11' 90" Oeste
54.	36° 26' 55" Norte	001° 15' 65" Oeste
55.	36° 23' 25" Norte	001° 22' 00" Oeste
56.	36° 17' 15" Norte	001° 32' 50" Oeste
57.	36° 05' 30" Norte	001° 50' 90" Oeste
58.	35° 57' 40" Norte	002° 02' 80" Oeste
59.	35° 56' 40" Norte	002° 04' 10" Oeste
60.	35° 53' 80" Norte	002° 05' 65" Oeste
61.	35° 54' 50" Norte	002° 12' 00" Oeste
62.	36° 43' 35" Norte	002° 09' 95" Oeste

B. Tratados y declaraciones

Regionales

1. Declaración de Belice, adoptada por la XIII Conferencia de Ministros de la Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero en la ciudad de Belice, el 27 de noviembre de 1997.

La XIII Conferencia de Ministros de los países miembros de la Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero,

Complacidos por la incorporación de Belice como miembro de la Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero (OLDEPESCA), país que viene a consolidar la Organización y cuyo concurso será muy provechoso para el logro de sus objetivos de promoción del desarrollo pesquero de la región,

Considerando los resultados del Comité de Pesca de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, celebrado en marzo de 1997,

Teniendo en cuenta la promulgación por parte del Gobierno de los Estados Unidos de América, de las modificaciones a la ley de protección de mamíferos marinos, que reflejan parte de los compromisos adquiridos en la Declaración de Panamá; así como los esfuerzos realizados por los países con objeto de avanzar en la negociación del acuerdo vinculante que modifica el acuerdo de La Jolla,

Reconociendo la importancia de la Convención interamericana para la protección y la conservación de las tortugas marinas,

Preocupados por el hecho de que a pesar de existir un ordenamiento jurídico mundial que garantiza el libre comercio, y de los intensos esfuerzos realizados por la región para el respeto de dicho ordenamiento, subsiste la tendencia de algunos países o grupos de países a imponer barreras a las exportaciones latinoamericanas de productos pesqueros, cuya aplicación afecta negativamente la seguridad alimentaria, la rentabilidad de las inversiones y el desarrollo de esta importante actividad,

Teniendo en cuenta la aprobación por parte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) del proyecto "Apoyo regional a la implementación de los instrumentos pesqueros internacionales",

Considerando la presencia del fenómeno natural conocido como "El Niño" y sus efectos en los océanos y, en particular, en las pesquerías de la región,

Reconociendo el renovado esfuerzo que ha emprendido el Gobierno de Bolivia con miras al desarrollo sostenible de su actividad pesquera,

Teniendo en cuenta que el rápido proceso de expansión de la acuicultura latinoamericana, hace que ésta se constituya en una importante alternativa de desarrollo pesquero,

Altamente reconocidos al pueblo y Gobierno de Belice por haber acogido la realización de esta XIII Conferencia de Ministros de OLDEPESCA,

Declaran:

- Primero Expresar su profunda satisfacción por la incorporación de Belice como miembro de OLDEPESCA;
- Exhortar a los demás países de América Latina y el Caribe que aún no son miembros de OLDEPESCA, a que consideren la conveniencia de incorporarse a la Organización para fortalecer la capacidad regional de negociación y las propias posiciones nacionales en resguardo de sus intereses comunes;
- Segundo Saludar con beneplácito la realización de la reunión del Comité de Pesca de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO);
- Tercero Tomar nota de las modificaciones de la legislación estadounidense para resolver el problema del embargo atunero;
- Exhortar a los países de América latina que pescan atún en el Océano Pacífico oriental a continuar los trabajos con miras a la adopción y suscripción del acuerdo vinculante que modifica al acuerdo de La Jolla durante la reunión que se celebrará en febrero de 1998, y su posterior ratificación y entrada en vigencia;
- Cuarto Instar a los países que pueden ser partes de la Convención interamericana para la protección y la conservación de las tortugas marinas a que la suscriban y ratifiquen, para su pronta entrada en vigencia. Asimismo, exhortar a los países que ya la han suscrito, a su ratificación;
- Quinto Reiterar su profunda preocupación por la existencia de prácticas comerciales contrarias al derecho internacional, que carecen de sustento científico y que desconocen los esfuerzos de nuestros países en la implementación de los principios de la pesca responsable;
- Sexto Manifestar su preocupación por las medidas adoptadas para el uso de la denominación comercial sardina, establecida por el Consejo de la Unión Europea.
- Séptimo Agradecer al Banco Interamericano de Desarrollo su respuesta positiva para la realización del proyecto "Apoyo regional a la implementación de los instrumentos pesqueros internacionales", que contribuirá al desarrollo sostenible de la actividad pesquera en la región;
- Octavo Promover un esfuerzo regional en el marco de OLDEPESCA, orientado a acopiar e intercambiar información actualizada sobre el desarrollo del fenómeno de "El Niño" y sus posibles impactos, para lo cual deberá tenerse en cuenta, particularmente, el trabajo realizado por el proyecto "ERFEN" de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), y el de otras organizaciones;
- Agradecer asimismo a la delegación del Perú por la información ofrecida a la Conferencia sobre este importante tema;

- Noveno Expresar su complacencia por la decisión del Gobierno de Bolivia de impulsar el desarrollo sostenible de su actividad pesquera, mediante la creación del Instituto Boliviano de Pesca y Acuicultura;
- Décimo Reafirmar su decisión de llevar adelante planes regionales de desarrollo de la acuicultura, como un medio de contribuir al incremento de la producción pesquera en un contexto de sostenibilidad;
- Undécimo Agradecer profundamente al Gobierno de Belice por su generosa hospitalidad y las facilidades brindadas para el exitoso desarrollo de la XIII Conferencia de Ministros de OLDEPESCA.

LEÍDA Y APROBADA la presente Declaración, fue suscrita a los veintisiete días del mes de noviembre de 1997 en la ciudad de Belice, Belice.

RESOLUCIÓN N° 147-CM-97

Informe de la Dirección Ejecutiva

La Conferencia de Ministros,

Vistos:

El artículo 14 del Convenio constitutivo de OLDEPESCA y el documento de trabajo DT. N° 2-XIII RO-CM-97 preparado por la Dirección Ejecutiva,

Considerando:

Que la Dirección Ejecutiva en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 11, literal (k) del Convenio constitutivo de OLDEPESCA, ha presentado su informe anual sobre las actividades realizadas en las áreas de responsabilidad que le asigna dicho Convenio, su reglamento y las resoluciones de la Conferencia de Ministros,

Resuelve:

Artículo único

Aprobar el informe presentado por la Dirección Ejecutiva, que da cuenta del cumplimiento del programa de actividades de la Organización.

Belice, 27 de noviembre de 1997

RESOLUCIÓN N° 148-CM-97

Sistema de información pesquera

La Conferencia de Ministros,

Vistos:

El artículo 14 del Convenio constitutivo de OLDEPESCA,

Considerando:

La necesidad de que la Organización cuente con los elementos suficientes para efectuar análisis de la situación de la pesca en los países miembros de OLDEPESCA, así como de la región latinoamericana,

La importancia de contar con un sistema de recopilación de información sobre el desenvolvimiento de la actividad pesquera en cada uno de los países de la región,

Que es conveniente implementar dicho sistema, que permita la realización de análisis y evaluaciones oportunos y adecuados,

Que resulta conveniente explorar la viabilidad de instalar una hoja electrónica, en la que se incorpore la información pesquera de la región, de conformidad con los lineamientos que para tal efecto sean aprobados por la Conferencia de Ministros,

Resuelve:

Artículo primero

Cada uno de los países miembros de OLDEPESCA enviará a la Dirección Ejecutiva, a más tardar en junio de cada año, un reporte sobre el desarrollo de la actividad pesquera en su país, que contendrá, entre otros, los elementos señalados en el anexo 1 de esta resolución.

Artículo segundo

Encargar a la Dirección Ejecutiva realizar los contactos pertinentes con objeto de contar con información sobre el desarrollo de la actividad pesquera en otros países de la región.

Artículo tercero

Encargar a la Dirección Ejecutiva enviar la propuesta de hoja electrónica sobre OLDEPESCA a cada país miembro de la organización, así como el presupuesto correspondiente, para su aprobación.

Artículo cuarto

Encargar a la Dirección Ejecutiva la elaboración de una propuesta sobre lineamientos de introducción de información a la hoja electrónica de OLDEPESCA para su aprobación por parte de los países miembros.

Belice, 27 de noviembre de 1997

ANEXO

- I. Resumen
- II. Acciones gubernamentales
  - II.1 Administración de recursos pesqueros
  - II.2 Investigación
  - II.3 Financiamiento
  - II.4 Eficiencia económica
  - II.5 Cooperación internacional
  - II.6 Regulaciones
  - II.7 Programas de protección de especies pesqueras
- III. ACUICULTURA
  - III.1 Manejo/política
  - III.2 Producción
  - III.3 Investigación
- IV. Estadísticas pesqueras (producción) (volumen, valor), balanza comercial pesquera (volumen y valor), producción por principales pesquerías, procesamiento, consumo, etc.
- V. Procesamiento, comercialización y consumo
- VI. Perspectivas.

RESOLUCIÓN N° 149-CM-97

Desarrollo de la acuicultura regional

La Conferencia de Ministros,

Considerando:

Que la acuicultura en América Latina y el Caribe muestra un proceso de expansión,

Que la acuicultura en la región tiene un potencial para el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, así como para elevar el nivel de vida de las comunidades, como fuente de alimentos e ingresos,

Que el desarrollo de la acuicultura regional requiere de la promoción de los aspectos comerciales y de sanidad de las especies nativas,

Que la acuicultura, a nivel mundial, enfrenta algunos problemas como la presencia de enfermedades en algunos cultivos,

Que en cumplimiento del mandato de la XII Conferencia de Ministros, la Dirección Ejecutiva ha identificado un conjunto de elementos que pueden apoyar el desarrollo sustentable de esta actividad, desde una perspectiva de cooperación regional,

Resuelve:

Artículo primero

Aprobar el plan de acción regional para el desarrollo de la acuicultura que consta de los siguientes elementos, entre otros:

- Establecimiento de una base de datos de información acuícola en la hoja electrónica de OLDEPESCA;
- Formulación y ejecución de un programa de cooperación a través de:
  - \* Intercambio de información y expertos
  - \* Consultas y tallerestécnicos
  - \* Promoción del comercio de los productos acuícolas en base a especies nativas
  - \* Desarrollo de programas de sanidad acuícola
- Promoción de la cooperación interinstitucional con organizaciones de la región y de otras áreas del mundo.

Artículo segundo

Cada país miembro y participante hará llegar a la Dirección Ejecutiva sus observaciones y sugerencias sobre el contenido específico y ejecución del plan, a más tardar el 15 de febrero de 1998.

Artículo tercero

La Dirección Ejecutiva se encargará de consolidar en dicho plan aquellos elementos propuestos por los países. Posteriormente, será sometido a la consideración de los países, antes de elaborar la versión final del plan.

Artículo cuarto

Los países, a través de la Dirección Ejecutiva, trabajarán en la identificación de fuentes de financiamiento para el plan.

Belice, 27 de noviembre de 1997

RESOLUCIÓN N° 150-CM-97

Agradecimiento al Banco Interamericano de Desarrollo

La Conferencia de Ministros,

Vistos:

El artículo 14 del Convenio constitutivo,

Considerando:

Que la Organización ha realizado una importante y activa labor en la articulación del sistema internacional de derecho pesquero, a través de su participación en la formulación del Código de Conducta para la Pesca Responsable y el Acuerdo sobre Especies Transzonales y Altamente Migratorias,

Que en cumplimiento de los mandatos de la Conferencia, la Dirección Ejecutiva ha realizado una intensa y fructífera negociación con el Banco Interamericano de Desarrollo, logrando la aprobación del proyecto de apoyo a la implementación regional de los instrumentos jurídicos internacionales de pesca,

Resuelve:

Artículo primero

Expresar su beneplácito por la aprobación del proyecto "Implementación regional de los instrumentos jurídicos internacionales de pesca", por parte del Banco Interamericano de Desarrollo.

Artículo segundo

Agradecer al Banco Interamericano de Desarrollo por la aprobación de la cooperación técnica para la ejecución de este importante proyecto, que renueva la disposición de esa institución para apoyar el desarrollo pesquero latinoamericano.

Belice, 27 de noviembre de 1997

RESOLUCIÓN N° 151-CM-97

Seguimiento de temas pesqueros en la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES)

La Conferencia de Ministros,

Vistos:

El artículo 14 del Convenio constitutivo y las resoluciones 136-CM-96 y 138-CM-96,

Considerando:

Que es uno de los propósitos fundamentales de los países de la región de América Latina y el Caribe, el uso sostenible de los recursos naturales, particularmente en el sector pesquero, y que en tal dirección se realizan importantes esfuerzos,

Que recientemente se han agudizado las prácticas discriminatorias del comercio de productos pesqueros latinoamericanos, con argumentos de naturaleza ambientalista que no están fundamentados en evidencia científica,

Que OLDEPESCA mantiene una activa presencia en los diferentes foros donde se trata esta temática, con resultados positivos para el comercio de productos pesqueros de la región,

Resuelve:

Artículo primero

Encargar a la Dirección Ejecutiva continuar su trabajo de seguimiento permanente a las propuestas de inclusión de especies pesqueras en los apéndices de CITES, en particular, lo relativo a tiburón.

Respecto a la propuesta de creación de un grupo de trabajo de especies marinas en dicho foro, la Dirección Ejecutiva, en lo posible, deberá participar en las reuniones que se convoquen para analizar esta materia, en el contexto de la CITES, u otros organismos.

Artículo segundo

Encargar a la Dirección Ejecutiva dar seguimiento e informar a los países sobre los trabajos que realizará la FAO en los siguientes temas:

- I. Taller sobre tiburones;
- II. Taller sobre capacidad de flota;
- III. Taller sobre aves marinas.

Artículo tercero

Rechazar cualquier iniciativa que intente imponer restricciones a la actividad pesquera regional.

Belice, 27 de noviembre de 1997

/...

RESOLUCIÓN N° 152-CM-97

Limitaciones al comercio de sardinas en conserva

La Conferencia de Ministros,

Vistos:

El artículo 14 del Convenio constitutivo de OLDEPESCA y la resolución N° 134-CM de la XII reunión de la Conferencia de Ministros,

Considerando:

Que en la XII reunión de la Conferencia de Ministros de OLDEPESCA (La Habana (Cuba), 4 a 6 de noviembre de 1996) se adoptó la resolución N° 134-CM-96, en la cual se revisaron las disposiciones establecidas por la normativa europea en esta materia, la propuesta alternativa del Codex Alimentarius y otras consideraciones técnicas que llevaron a este órgano a expresar la preocupación y el rechazo por las medidas adoptadas por las autoridades europeas en relación con la denominación comercial de la sardina,

Que algunos países miembros de la Unión Europea poseen tradición importadora de productos sardineros desde Latinoamérica, empleando la denominación comercial "Sardina", a la luz de los ordenamientos jurídicos internos de esos países, distinta a la usada en las normas comunes de comercialización para las conservas de sardina,

Que durante la XII reunión de la Conferencia de Ministros se adoptó la resolución N° 140-CM-96 que crea el grupo de consulta sobre comercio exterior y medio ambiente.

Resuelve:

Artículo primero

Manifiestar a las autoridades europeas su preocupación por las medidas adoptadas para el uso de la denominación comercial "sardina", establecida por el Consejo de la Unión Europea.

Artículo segundo

Apoyar la labor emprendida por los gobiernos, el sector privado y la comunidad científica regionales, con el objeto de proponer soluciones viables a esta situación.

Artículo tercero

Solicitar a las autoridades europeas la posibilidad de revisar las normas establecidas para el comercio de sardinas en conservas, con la finalidad de armonizarlas con la mejor evidencia científica disponible proveniente de organismos técnicos multilaterales como la Comisión del Codex Alimentarius.

Artículo cuarto

Encomendar al grupo de consulta sobre comercio exterior y medio ambiente, la tarea de analizar los elementos técnicos que pudieran tener relación con este tema.

Artículo quinto

Ratificar la resolución N° 134-CM-96 adoptada en la XII reunión de la Conferencia de Ministros de OLDEPESCA.

Artículo sexto

Encomendar al Director Ejecutivo de OLDEPESCA la remisión de esta resolución ministerial a las autoridades de la Unión Europea.

Belice, 27 de noviembre de 1997.

RESOLUCIÓN N° 153-CM-97

Embargo atunero

La Conferencia de Ministros,

Vistos:

El artículo 14 del Convenio Constitutivo de OLDEPESCA y la resolución N° 133-CM de la XII reunión de la Conferencia de Ministros,

Considerando:

Que el 15 de agosto de 1997 entró en vigor la Ley Pública 105-42 o Ley del Programa Internacional para la Conservación de Delfines, por parte de los Estados Unidos, acción que haría posible el levantamiento del embargo atunero, en cumplimiento parcial de la Declaración de Panamá de 1995,

Que la legislación estadounidense no ha logrado una modificación del concepto "dolphin safe", que sea consistente con los progresos registrados en el acuerdo de La Jolla de 1992, sino que ha quedado pospuesta y supeditada a la realización de estudios preliminares y definitivos sobre abundancia de mamíferos marinos y el impacto de la pesca de atunes con redes de cerco sobre sus poblaciones,

Que los gobiernos latinoamericanos participantes en el Acuerdo de La Jolla han realizado loables esfuerzos con miras al establecimiento de un instrumento obligatorio de derecho internacional, en las reuniones informales celebradas en Caracas, Ensenada y Santa Fe de Bogotá (agosto, septiembre y octubre de 1997, respectivamente).

Que los países latinoamericanos han celebrado reuniones con Estados partes de la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT), para intercambiar criterios sobre el mecanismo y el contenido del instrumento obligatorio que sustituya el Acuerdo de La Jolla de 1992,

Que en el marco de la 59a. reunión (especial) de la CIAT y de la 34a. reunión sobre la conservación de atunes y delfines en el Océano Pacífico Oriental, se celebró una ronda de negociación formal del instrumento que sustituiría al Acuerdo de La Jolla de 1992, y cuyo texto resultante se encuentra muy avanzado,

Que durante la XII reunión de la Conferencia de Ministros de la Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero (OLDEPESCA), celebrada en la ciudad de La Habana (Cuba), entre los días 4 y 6 de noviembre de 1996, se adoptó la resolución N° 133-CM-96, mediante la cual se expusieron las consideraciones de carácter técnico del ejercicio de la pesca de túnidos con redes de cerco en el Océano Pacífico Oriental (OPO) que realizan los países latinoamericanos,

Resuelve:

#### Artículo primero

Tomar nota del cumplimiento parcial de los compromisos asumidos en la Declaración de Panamá de octubre de 1995, por parte de los Estados Unidos, así como los esfuerzos realizados por los gobiernos de los países latinoamericanos para honrar sus propios compromisos.

#### Artículo segundo

Exhortar a los Estados partes de la CIAT, a los gobiernos participantes del Acuerdo de La Jolla y a los signatarios de la Declaración de Panamá a continuar realizando sus mayores esfuerzos para la conclusión y suscripción durante la reunión que se celebrará en febrero de 1998 del instrumento obligatorio que modifica al Acuerdo de La Jolla, así como su posterior ratificación y entrada en vigor.

#### Artículo tercero

Manifestar la confianza en que los estudios que realicen autoridades pesqueras estadounidenses, en conjunto con la CIAT, sobre abundancia de mamíferos marinos y el impacto de la pesca de atunes con redes de cerco sobre sus poblaciones, arrojarán resultados definitivos y confirmarán que este es el método ecológica y económicamente más racional, por cuanto permite el aprovechamiento óptimo del atún con mínimo impacto en las poblaciones de delfines y demás fauna acompañante.

#### Artículo cuarto

Manifestar la disposición de los Estados latinoamericanos vinculados a la pesquería de atún en el Pacífico Oriental de participar en los trabajos que realizarán las autoridades pesqueras estadounidenses, con la certeza de que los resultados llevarán a las mismas conclusiones de los estudios que ya se han realizado en el marco de la CIAT, llevando esto a la modificación del concepto "dolphin safe".

#### Artículo quinto

Ratificar, mutatis mutandi, la resolución N° 133-CM-96, adoptada en la XII reunión de la Conferencia de Ministros de OLDEPESCA.

Artículo sexto

Encomendar al Director Ejecutivo de OLDEPESCA difundir la presente resolución.

Belice, 27 de noviembre de 1997

RESOLUCIÓN N° 154-CM-97

Convención interamericana para la protección y la conservación de las tortugas marinas

La Conferencia de Ministros,

Vistos:

El artículo 14 del Convenio constitutivo de OLDEPESCA y la Resolución N° 141-CM de la XII reunión de la Conferencia de Ministros,

Considerando:

Que durante la XII reunión de la Conferencia de Ministros de OLDEPESCA (La Habana (Cuba), 4 a 6 de noviembre de 1996) se adoptó la resolución N° 141-CM-96, mediante la cual se instó a aquellos países que pueden ser miembros de la misma a realizar las gestiones pertinentes para su firma y ratificación,

Que la Convención Interamericana, adoptada el 1° de diciembre de 1996, ha sido suscrita por los gobiernos del Brasil, Costa Rica, los Estados Unidos de América, Nicaragua, el Perú y Venezuela,

Que la comunidad científica ha apoyado y exhortado a los gobiernos de la región a la firma y ratificación de la Convención, tanto en el XVII simposio anual sobre biología y conservación de las tortugas marinas (Orlando (Florida), 2 a 8 de marzo de 1997) como en el taller regional para la conservación de tortugas marinas en Centroamérica (Tortuguero (Costa Rica), 26 de septiembre a 1° de octubre de 1997),

Resuelve:

Artículo primero

Celebrar que varios países de la región hayan suscrito la Convención interamericana para la protección y conservación de las tortugas marinas.

Artículo segundo

Exhortar a aquellos países que pueden ser miembros, a suscribir la Convención, y a los que ya la han suscrito, a ratificarla, de manera que pueda entrar prontamente en vigor.

Artículo tercero

Ratificar, mutatis mutandis, la resolución N° 141-CM-96, adoptada en la XII reunión de la Conferencia de Ministros de OLDEPESCA.

Artículo cuarto

Encomendar al Director Ejecutivo de OLDEPESCA difundir la presente resolución.

Belice, 27 de noviembre de 1997

RESOLUCIÓN N° 155-CM-97

Reconocimiento a Margarita Lizarraga

La Conferencia de Ministros,

Vistos:

El artículo 14 del Convenio constitutivo,

Considerando:

El importante aporte personal y profesional realizado por la Dra. Margarita Lizarraga en los propósitos de desarrollo pesquero sostenible en la región,

Resuelve:

Artículo único

Expresar su reconocimiento y homenaje a la Dra. Margarita Lizarraga por su invaluable contribución en el desarrollo de la pesquería latinoamericana y, en particular, por su valioso aporte en la formulación del Código internacional de conducta sobre la pesca responsable.

Belice, 27 de noviembre de 1997

RESOLUCIÓN N° 156-CM-97

Apoyo al desarrollo pesquero de Bolivia

La Conferencia de Ministros,

Vistos:

El artículo 14 del Convenio constitutivo,

Considerando:

Que el Gobierno de Bolivia ha iniciado importantes esfuerzos para lograr su desarrollo pesquero en el marco de los principios de la sostenibilidad de los recursos acuáticos,

Que a tales efectos, Bolivia cuenta con el respaldo financiero de la Unión Europea, en el marco del proyecto de cooperación BOL/B7-3010/94/053 sobre apoyo a las actividades de la pesca y acuicultura en Bolivia, en el que la Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero ha colaborado activamente,

Resuelve:

Artículo único

Expresar su pleno respaldo al Gobierno de Bolivia en su propósito de crear el Instituto Boliviano de Pesca y Acuicultura (INBOPECA).

Belice, 27 de noviembre de 1997

RESOLUCIÓN N° 157-CM-97

Presupuesto y programa de actividades para 1998

La Conferencia de Ministros,

Vistos:

Los artículos 11(J) y 14 del Convenio constitutivo,

Los proyectos de presupuesto y programa de actividades para 1998,

La resolución N° 020-CM, que aprueba el sistema de cuotas de OLDEPECA,

Las resoluciones 070-CM y 086-CM, que modifican la escala de cuotas,

La resolución N° 143-CM, que crea el Comité de Finanzas,

Considerando:

Que es necesario dotar a la Dirección Ejecutiva de los elementos presupuestales y programáticos indispensables para el normal desarrollo de sus actividades,

Que es por lo tanto conveniente aprobar el presupuesto y programa de actividades para 1998,

Que con la finalidad de superar las dificultades financieras de la Organización, es necesario instar a los países miembros a cumplir oportunamente con sus obligaciones,

Resuelve:

Artículo primero

Aprobar el presupuesto y programa de actividades para 1998 en los términos que se incluyen en los anexos 1 y 2, y que forman parte de la presente resolución.

Artículo segundo

Instar a los países miembros y participantes a cancelar sus cuotas durante el primer semestre de cada año, a fin de facilitar el normal desenvolvimiento de las actividades de la Organización.

Artículo tercero

El Comité de Finanzas, al cual pertenecen el Presidente y Vicepresidente de la Organización, quedará complementado durante el período 1998 por las delegaciones de México y el Perú, y se reunirá en caso de que las circunstancias así lo exijan.

Artículo cuarto

Aprobar el informe de auditoría elaborado por la firma Mejía y Asociados.

Belice, 27 de noviembre de 1997

## 2. Camboya

### Límites marítimos en el Golfo de Thailandia que afectan a dos países vecinos de Camboya, a saber, el Reino de Thailandia y la República Socialista de Viet Nam, y a la propia Camboya<sup>3</sup>

El Ministerio de Relaciones Exteriores y Cooperación Internacional saluda atentamente a la Embajada Real de Thailandia y a la Embajada de la República Socialista de Viet Nam en Phnom Penh y, con referencia al Acuerdo entre el Gobierno del Reino de Thailandia y el Gobierno de la República Socialista de Viet Nam sobre el trazado de los límites marítimos entre ambos países en el Golfo de Thailandia, tiene el honor de declarar la posición del Gobierno Real de Camboya en los siguientes términos:

1. El referido Acuerdo entre Thailandia y Viet Nam, firmado el 9 de agosto de 1977 en Bangkok, en el párrafo 3 de su artículo 1, que se basa en los llamados "límites marítimos" entre la República Socialista de Viet Nam y el Reino de Camboya, a los que Camboya nunca ha prestado su consentimiento, constituye una violación de la soberanía de Camboya y de los derechos que le corresponden en su zona económica exclusiva, así como en su plataforma continental en esa parte del Golfo de Thailandia.
2. Todas las disposiciones de dicho Acuerdo son sin perjuicio de Camboya y, de acuerdo con el derecho internacional, no obligan a Camboya ni afectan sus derechos e intereses legítimos en la zona en cuestión.
3. El trazado de los límites de la plataforma continental y de la zona económica exclusiva en esa parte del Golfo de Thailandia se determinará sobre la base de un acuerdo celebrado con arreglo a los principios generales del derecho internacional y de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que exhorta a todos los Estados interesados a llegar a una solución equitativa.
4. En tal sentido, Camboya se reserva totalmente su posición respecto de cualquier trazado de los límites marítimos en esa parte del Golfo de Thailandia, que se haya hecho o se haga sin la conformidad del Gobierno Real de Camboya.
5. En un espíritu de buena voluntad, cooperación y respeto de la soberanía de cada Estado, el Gobierno Real de Camboya desea reiterar su voluntad y determinación de trabajar con sus vecinos en forma positiva, productiva y amistosa con miras a llegar lo antes posible a un acuerdo provisional de carácter práctico o a un acuerdo definitivo sobre esta cuestión.

---

<sup>3</sup> Comunicación hecha por la Misión Permanente del Reino de Camboya ante las Naciones Unidas en una nota verbal de fecha 13 de marzo de 1998.

3. Nueva Zelanda

Situación de la Convención sobre la prohibición de la pesca con redes de enmalle y deriva en el Pacífico meridional al 9 de marzo de 1998<sup>4</sup>

El Gobierno de Nueva Zelanda, como depositario de la Convención sobre la prohibición de la pesca con redes de enmalle y deriva en el Pacífico meridional (la Convención), hecha en Wellington el 24 de noviembre de 1989, desea comunicar que el 19 de enero de 1998, el Gobierno de las Islas Salomón depositó en manos del Gobierno de Nueva Zelanda un instrumento de ratificación de la Convención. De conformidad con el párrafo 2 del artículo 13, la Convención entró en vigor para las Islas Salomón el 19 de enero de 1998.

Se adjunta una lista actualizada de las partes en la Convención:

Convención sobre la prohibición de la pesca con redes de enmalle y deriva en el Pacífico meridional

Lugar de celebración: Wellington  
Fecha de celebración: 24 de noviembre de 1989  
Entrada en vigor: 15 de mayo de 1991  
Situación: 3 en vigor

Archivos de referencia: 701/14/7/10/4

<u>Referencia al anterior</u>	<u>Referencia al siguiente</u>	<u>Referencia al texto</u>
	M1989/08-01	(1990) 29 ILM 1449
	N1989/08-02	NZTS 1991 N° 14

Observaciones:

Entrada en vigor en la fecha de depósito del cuarto instrumento de ratificación o adhesión. Posteriormente, en la fecha de depósito del instrumento de ratificación o adhesión. Nueva Zelanda es depositaria de la Convención de conformidad con el párrafo 2 del artículo 10. Esta Convención se celebró a raíz de la preocupación del Foro del Pacífico Meridional.

---

<sup>4</sup> Comunicación hecha por la Misión Permanente de Nueva Zelanda ante las Naciones Unidas en una nota verbal de fecha 26 de febrero de 1998.

Lista de las partes en la Convención sobre la prohibición de la pesca con redes de enmalle y deriva en el Pacífico meridional

País	Fecha de la firma	Fecha de ratificación	Fecha de adhesión	Fecha de entrada en vigor	Fecha de retiro	Notas adicionales
Nueva Zelandia	29 de noviembre de 1989	17 de mayo de 1991		17 de mayo de 1991		C
Australia	2 de febrero de 1990	6 de julio de 1992		6 de julio de 1992		
Islas Cook	29 de noviembre de 1989	24 de enero de 1990		17 de mayo de 1991		
Fiji	11 de agosto de 1993	18 de enero de 1994		18 de enero de 1994		
Francia	30 de abril de 1990					
Estados Federados de Micronesia	29 de noviembre de 1989	20 de diciembre de 1990				
Kiribati	13 de febrero de 1990	10 de enero de 1992		17 de mayo de 1991		
Islas Marshall	29 de noviembre de 1989			10 de enero de 1992		
Nauru	13 de febrero de 1990	14 de octubre de 1992		14 de octubre de 1992		
Niue	29 de noviembre de 1989	9 de junio de 1997		9 de junio de 1997		
Palau	29 de noviembre de 1989					
Islas Pitcairn						C
Papua Nueva Guinea						C
Islas Salomón	7 de marzo de 1991	17 de enero de 1998		17 de enero de 1998		
Tokelau	29 de noviembre de 1989	17 de mayo de 1991		17 de mayo de 1991		C
Tonga						C
Tuvalu	13 de febrero de 1990					
Estados Unidos de América	14 de noviembre de 1990	28 de febrero de 1992		28 de febrero de 1992		D
Vanuatu	13 de febrero de 1990					
Samoa Occidental			9 de septiembre de 1996	9 de septiembre de 1996		

...

Protocolo II de la Convención sobre la prohibición de la pesca con redes de enmalle y deriva en el Pacífico meridional<sup>5</sup>

El Gobierno de Nueva Zelandia, como depositario de la Convención [sobre la prohibición de la pesca con redes de enmalle y deriva en el Pacífico meridional] y sus Protocolos, tiene el honor de comunicar que existe un error en el texto francés del inciso b) del párrafo 1 del artículo 3 del Protocolo II, aparentemente debido a una transliteración errónea al Protocolo II de la fraseología utilizada en la Convención. En la versión francesa del texto, el inciso b) del párrafo 1 del artículo 3 dice lo siguiente:

"(1) Chaque Partie s'engage à:

(a) ...

(b) prendre des mesures conformes au droit international afin de restreindre les activités de pêche au filet maillant *dérivant dans la Zone d'application de la Convention*, comprenant ...".

El Gobierno de Nueva Zelandia tiene el honor de señalar que el equivalente de la frase "*dérivant dans la Zone d'application de la Convention*" no figura en el texto inglés del Protocolo II.

Como depositario de la Convención y de sus Protocolos, el Gobierno de Nueva Zelandia está facultado, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 79 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, a notificar a los Estados signatarios y los Estados contratantes el error y a corregirlo mediante acta si no se hubieran presentado objeciones dentro de un plazo adecuado.

El Gobierno de Nueva Zelandia tiene el honor de proponer que el texto francés se corrija mediante la supresión de la frase "*dérivant dans la Zone d'application de la Convention*", y lo corregirá de esa manera a menos que algún receptor original del texto definitivo del Protocolo II formule una objeción a la corrección antes del 18 de mayo de 1998.

Si lo que antecede es aceptable, y si al 18 de mayo de 1998 no se hubieran formulado objeciones, el texto francés del inciso b) del párrafo 1 del artículo 3 se corregirá oportunamente mediante un acta.

---

<sup>5</sup> Comunicación hecha por la Misión Permanente de Nueva Zelandia ante las Naciones Unidas en una nota verbal de fecha 9 de marzo de 1998.

III. INFORMACIÓN JURÍDICA COMUNICADA POR OTRAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

Organización Marítima Internacional

1. Resolución A.847(20)

Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI

La Asamblea,

Recordando el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y control de la contaminación del mar por los buques,

Recordando además que, en su décimosexto período de sesiones, reiteró el contenido de la resolución A.500(XII) y la asignación del más alto grado de prioridad al fomento de la implantación de los instrumentos internacionales pertinentes para mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación,

Reconociendo que el derecho internacional prescribe que los Estados de abanderamiento cumplan las responsabilidades estipuladas en la reglamentación, los procedimientos y las prácticas de carácter internacional generalmente aceptados que figuran en los instrumentos de la OMI y en otros instrumentos obligatorios, y que adopten las medidas necesarias para garantizar su observancia,

Reiterando su deseo de que los buques cumplan en todo momento las normas de seguridad marítima y de prevención de la contaminación estipuladas en los correspondientes instrumentos de la OMI,

Consciente de las dificultades que algunos Estados tienen para llevar a efecto total y plenamente las disposiciones de los instrumentos de la OMI,

Reconociendo la importancia de que todos los Estados de abanderamiento ratifiquen e implanten los instrumentos pertinentes aprobados por otros órganos internacionales,

Deseosa de prestar a los Gobiernos Miembros la ayuda que les permita lograr los objetivos de la OMI,

Habiendo aprobado la resolución A.739(18) sobre Directrices para la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración, y la resolución A.789(19) sobre Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración,

Observando que, aunque los Estados puedan obtener ciertos beneficios al constituirse Partes en instrumentos que fomentan la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques, los beneficios deseados sólo se podrán lograr cuando todas las Partes interesadas lleven a cabo las obligaciones que les imponen los convenios,

Observando además que la eficacia de todo convenio depende, en última instancia, de que todos los Estados procedan a:

1. constituirse Partes en los convenios antes mencionados;
2. implantarlos amplia y eficazmente;
3. ejecutarlos rigurosamente; y
4. notificar a la Organización, según proceda,

Habiendo examinado las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en su 68° período de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 40° período de sesiones,

1. Aprueba las Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. Pide al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que, con la participación directa de los gobiernos interesados, hagan un análisis exhaustivo de las dificultades halladas para implantar los instrumentos de la OMI, con miras a determinar las necesidades y las soluciones adecuadas;
3. Pide también a dichos comités que examinen y actualicen continuamente las Directrices teniendo en cuenta los resultados del análisis exhaustivo antes mencionado; y
4. Revoca la resolución A.740(18).

#### ANEXO

#### Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI

##### 1. GENERALIDADES

1.1 Las presentes Directrices tienen por objeto facilitar a los Estados de abanderamiento un modo de establecer y mantener las medidas necesarias para la aplicación y ejecución eficaces de los siguientes convenios de la OMI<sup>6</sup>:

1. Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS 74);
2. Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78);
3. Convenio internacional sobre líneas de carga (Líneas de Carga 1966); y
4. Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Formación 1978).

---

<sup>6</sup> Incluidas las enmiendas aplicables que puedan estar en vigor.

1.2 En virtud de las disposiciones aplicables de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y de los citados convenios de la OMI, las Administraciones tienen la responsabilidad de promulgar leyes y reglamentos y de tomar todas las medidas necesarias para dar efectividad plena y total a esos instrumentos con objeto de asegurarse de que, por lo que respecta a la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino, un buque es apto para el servicio al que está destinado.

1.3 Las Administraciones procurarán mejorar la idoneidad de las medidas que adopten para llevar a efecto los convenios y protocolos que hayan aceptado asegurándose de que se vigila eficazmente su cumplimiento. La situación puede mejorar mediante la aplicación rigurosa y más eficaz de la legislación nacional. Las presentes directrices pueden contribuir a ello.

1.4 Algunos Estados de abanderamiento han hallado dificultades para implantar plenamente los instrumentos de la OMI y para garantizar que los reconocimientos se realicen rápidamente y a su debido tiempo. Esas dificultades se deben a causas financieras, escasez de personal y de pericia técnica, problemas de delegación de autoridad, reparto de responsabilidades y supervisión inadecuada de los organismos que actúan en nombre del Estado de abanderamiento.

1.5 Los Estados de abanderamiento que encuentran dificultades para cumplir sus obligaciones internacionales o con las presentes directrices, pueden obtener asistencia técnica a través de la OMI.

## 2. MEDIDAS INICIALES

2.1 Cuando un convenio entra en vigor para un Estado, el Gobierno de ese Estado debe estar dispuesto a implantar sus disposiciones mediante la legislación nacional apropiada y a facilitar la infraestructura necesaria. Esto quiere decir que el Gobierno ha de tener un órgano legislativo que promulgue leyes aplicables a los buques que enarbolan su pabellón, y disponga la consiguiente ejecución de las mismas. En consonancia con el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y las disposiciones pertinentes de los convenios de la OMI enumerados en 1.1, esta capacidad comprende lo siguiente:

1. la potestad del Estado de abanderamiento para promulgar leyes que permitan una jurisdicción y un control eficaces en cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas a los buques que enarbolan su pabellón y, en particular, sienten las bases jurídicas para las prescripciones generales sobre registros, inspección de buques, seguridad y demás legislación relacionada con la prevención de la contaminación, aplicables a tales buques, así como la estipulación de reglas conexas;
2. una base jurídica para la aplicación de las leyes nacionales del Estado de abanderamiento, incluidos los procedimientos de investigación y penales conexas; y
3. la disponibilidad en el Estado de abanderamiento de suficiente personal con experiencia marítima para ayudar a promulgar las leyes nacionales necesarias y cumplir las obligaciones de dicho Estado, incluida la notificación prevista en los respectivos convenios.

2.2 En el apéndice figura un posible marco de referencia para la legislación nacional destinada a la implantación de los convenios SOLAS, MARPOL, Líneas de Carga y de Formación.

### 3. IMPLANTACIÓN

3.1 A fin de desempeñar sus obligaciones eficazmente, los Estados de abanderamiento deberán:

1. implantar normas mediante la promulgación de legislación nacional y brindar orientaciones, que contribuyan a implantar y ejecutar las prescripciones de los convenios;
2. asignar responsabilidades en el seno de la Administración a fin de actualizar y revisar las normas, según sea necesario; y
3. adoptar formalmente tales medidas en un documento de planificación estratégica a largo plazo.

3.2 Los Estados de abanderamiento deberán tratar de establecer una infraestructura de apoyo capaz de administrar sus programas de protección de la seguridad y del medio ambiente, los cuales incluirán, como mínimo, los siguientes elementos:

1. personal con la adecuada formación y pericia técnica, que esté capacitado para guiar, dirigir y gestionar el programa, así como para facilitar la continuidad en el servicio. Los Estados de abanderamiento deberán contratar y formar a los candidatos idóneos aprovechando plenamente la asistencia técnica y de formación que en la actualidad ofrece la OMI;
2. instrucciones administrativas para implantar la legislación internacional aplicable, junto con los reglamentos necesarios a nivel nacional;
3. medios y personal acordes con el número, tipo y arqueo de buques que enarbolan su pabellón. Cuando los Estados de abanderamiento decidan cuántas oficinas necesitan y dónde ubicarlas, deberán examinar los datos extraídos de los programas de supervisión y control que figuran más abajo y la cantidad de trabajo que se delegue a las organizaciones reconocidas. Se deberá tener en cuenta que las pruebas de incumplimiento pueden indicar que existe una necesidad de prestar más atención a esas esferas a fin de garantizar el cumplimiento o también de aumentar los recursos del programa;
4. recursos destinados a garantizar el cumplimiento de las prescripciones básicas de los convenios MARPOL, SOLAS y Líneas de Carga empleando un programa de auditoría e inspección independiente de las organizaciones a las que el Estado de abanderamiento haya delegado autoridad a fin de expedir los certificados y documentación internacional exigidos;

5. recursos que permitan el cumplimiento de las prescripciones del Convenio de Formación. Esto incluye recursos destinados a garantizar que:
  - 5.1 la formación, la evaluación de la competencia y la titulación de la gente de mar se ajustan a las disposiciones del Convenio;
  - 5.2 los títulos y refrendos expedidos en virtud del Convenio de Formación indican debidamente la competencia de la gente de mar que preste servicios a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, usan la terminología idónea de dicho Convenio, así como términos que son idénticos a los utilizados en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad que se le haya expedido al buque;
  - 5.3 se pueda llevar a cabo una investigación imparcial de cualquier caso de incompetencia, o de todo acto u omisión notificados que puedan constituir directamente una amenaza para la seguridad de la vida humana o los bienes en el mar, o para el medio marino, por parte de quienes estén en posesión de títulos o refrendos expedidos por dicha Parte;
  - 5.4 cuando se autorice, y en aquellos casos en que sea preciso para evitar el fraude, se puedan retirar, suspender o cancelar los títulos o refrendos expedidos por el Estado de abanderamiento;
  - 5.5 las medidas administrativas, incluidas las relativas a las actividades de formación, evaluación y titulación que se apliquen bajo la supervisión de otro Estado, serán tales que el Estado de abanderamiento asuma la responsabilidad de garantizar la competencia de capitanes, oficiales y otra gente de mar que preste servicios en buques que enarbolan su pabellón. En este respecto, se hace especial referencia a las reglas I/2, I/9 y I/11 del Convenio de Formación, enmendado; y
6. recursos que permitan llevar a cabo las investigaciones sobre siniestros, así como garantizar el tratamiento adecuado y oportuno de los buques deficientes.

#### 4. DELEGACIÓN DE AUTORIDAD

4.1 Muchos Estados de abanderamiento autorizan a organizaciones a que actúen en su nombre para llevar a cabo inspecciones técnicas exigidas en virtud de los convenios de la OMI. Es necesario regular la delegación de tal autoridad a fin de que haya uniformidad en las inspecciones y mantener las normas establecidas. Por consiguiente, toda delegación de autoridad a organizaciones reconocidas deberá ajustarse a las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18)<sup>7</sup>) y las Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y

---

<sup>7</sup> La resolución A.739(18) adquiere obligatoriedad en virtud de la regla XI/1 del SOLAS el 1º de enero de 1996.

certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración (resolución A.789(19)<sup>8</sup>) y, en concreto, será preciso:

1. asegurarse de que la organización reconocida tenga suficientes recursos en términos de capacidad técnica, gestión e investigación, para llevar a cabo las tareas encomendadas, de conformidad con las normas mínimas para las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración, que figuran en el apéndice 1 de la resolución A.739(18);
2. establecer por escrito un acuerdo oficial entre la Administración y la organización reconocida, el cual habrá de incluir como mínimo los elementos que figuran en el apéndice 2 de la resolución A.739(18), o disposiciones equivalentes de carácter jurídico, y podrá basarse en el modelo de acuerdo para autorizar a organizaciones reconocidas a que actúen en nombre de la Administración (MSC/Circ.710 - MEPC/Circ.307);
3. especificar las instrucciones con los pormenores de las medidas que conviene adoptar en caso de que se considere que un buque no es apto para hacerse a la mar sin que corran peligro el buque o las personas a bordo, o que presenta una amenaza inaceptable para el medio marino;
4. facilitar a la organización reconocida todos los instrumentos pertinentes de la legislación nacional que hagan efectivas las disposiciones de los convenios o precisar si las normas de la Administración superan en cualquier respecto las prescripciones de los convenios; y
5. especificar que la organización reconocida ha de mantener un registro que proporcione a la Administración los datos necesarios para contribuir a la interpretación de las reglas de los convenios.

4.2 Con objeto de garantizar el pleno cumplimiento de las obligaciones internacionales cuando se adopta un acuerdo de este tipo, el Estado de abanderamiento deberá establecer un programa de supervisión que cuente con los recursos adecuados para la vigilancia constante y la comunicación con sus otras organizaciones reconocidas mediante:

1. el mantenimiento de la autoridad para realizar inspecciones adicionales con objeto de garantizar que los buques que enarbolan su pabellón cumplen todas las leyes nacionales complementarias de los convenios de la OMI, por ejemplo, las normas de seguridad y salud de los trabajadores, los niveles de dotación, las horas de trabajo, los requisitos lingüísticos para garantizar las comunicaciones de a bordo; y

---

<sup>8</sup> La resolución A.789(19) adquiere obligatoriedad en virtud de la regla XI/1, enmendada, el 1º de julio de 1998.

2. facilitar personal que conozca bien las normas y reglamentos del Estado de abanderamiento y de las organizaciones reconocidas, y con disponibilidad para llevar a cabo sobre el terreno, una supervisión eficaz, de dichas organizaciones.

## 5. EJECUCIÓN

5.1 A fin de cumplir sus obligaciones internacionales es totalmente imprescindible que el Estado de abanderamiento establezca y mantenga una supervisión eficaz de los buques que enarbolan su pabellón. En el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se establece la necesidad de dicho control, la cual aparece implícita en los convenios de la OMI enumerados en 1.1.

5.2 Los Estados de abanderamiento adoptarán todas las medidas necesarias para que los buques que enarbolan su pabellón se ajusten a las normas y reglas internacionales, a fin de garantizar el cumplimiento de sus obligaciones internacionales. Entre otras, estas medidas incluirán:

1. la prohibición de que los buques que enarbolan su pabellón zarpen antes de que puedan hacerlo de acuerdo con lo prescrito en las reglas y normas internacionales;
2. la inspección periódica de los buques que enarbolan su pabellón para verificar que el estado real del buque y su tripulación se corresponden con los certificados que lleve;
3. la iniciación de procedimientos contra los buques que enarbolan su pabellón cuando hayan transgredido normas y reglas internacionales, independientemente del lugar de la transgresión; y
4. la previsión en las leyes y reglamentos nacionales de sanciones cuya severidad sea suficiente para disuadir a los buques que enarbolan su pabellón de transgredir las normas y reglas internacionales.

5.3 La Administración de la seguridad marítima del Estado de abanderamiento deberá contar con un programa de control y supervisión. Tales programas contribuyen a mantener las normas de calidad interna, a evaluar la eficacia de las medidas adoptadas por el Estado de abanderamiento para cumplir los instrumentos convencionales, y a determinar qué aspecto de los instrumentos de la OMI es conveniente mejorar. Un programa eficaz deberá prever:

1. que se efectúen investigaciones rápidas y minuciosas sobre los siniestros, informando de los mismos a la OMI, según proceda;
2. la recopilación de datos estadísticos a fin de que se puedan llevar a cabo análisis de tendencia para identificar los sectores problemáticos;
3. que se actúe oportunamente ante las deficiencias y los presuntos sucesos de contaminación que ante el Estado rector del puerto o el Estado ribereño hayan notificado;

4. realizar regularmente un examen de:
  - 4.1 los porcentajes de pérdida de flota y de accidentes, a fin de determinar las tendencias existentes en un determinado período de tiempo;
  - 4.2 el número de casos comprobados de buques deficientes en relación con el tamaño de la flota;
  - 4.3 las medidas de respuesta a los informes del Estado rector del puerto sobre deficiencias, o a sus intervenciones;
  - 4.4 las investigaciones realizadas sobre siniestros graves y las lecciones aprendidas al respecto; y
  - 4.5 los recursos asignados, tanto financieros, técnicos o de otro tipo.

5.4 El Estado de abanderamiento deberá:

1. garantizar el cumplimiento de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar y los instrumentos aplicables de la OMI, mediante la legislación nacional;
2. coordinar la adopción de medidas oportunas contra los buques que enarbolan su pabellón y no cumplan las prescripciones pertinentes;
3. garantizar que se realiza la oportuna investigación en tales casos;
4. contar con suficiente personal calificado para implantar y hacer aplicar la legislación nacional mencionada en 5.4.1, incluido el personal necesario para realizar las investigaciones y los reconocimientos; y
5. garantizar la formación y supervisar las actividades diarias de sus inspectores e investigadores.

5.5 Se dispondrá de suficiente personal calificado del Estado de abanderamiento para que investigue sucesos en que otros Estados rectores del puerto hayan detenido buques que enarbolaran su pabellón. El Estado de abanderamiento deberá estar preparado para supervisar las medidas correctivas necesarias para que el buque en cuestión cumpla inmediatamente, en la medida de lo factible y siempre que sea posible, lo dispuesto en los pertinentes convenios internacionales.

5.6 El Estado de abanderamiento, o la organización que actúe en su nombre, sólo expedirá un certificado internacional a un buque tras haberse comprobado que satisface todas las prescripciones aplicables.

## 6. INSPECTORES DEL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

6.1 Los inspectores del Estado de abanderamiento poseerán, en la medida de lo posible, la siguiente titulación profesional:

1. un título expedido con arreglo a las disposiciones pertinentes del Convenio de Formación, enmendado, en calidad de:

/...

- 1.1 capitán, que faculte al interesado para el mando de buques de arqueo bruto igual o superior a 3.000; o,
- 1.2 jefe de máquinas, que faculte al interesado a desempeñar la jefatura de máquinas de un buque con una potencia igual o superior a 3.000 kW; o,
- 1.3 que satisfaga las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones o que indique la posesión de un título adecuado para el SMSSM; o,

2. un título universitario o un diploma en arquitectura naval, ingeniería mecánica, ingeniería electrotécnica o cualquier otro tipo de ingeniería cuya dimensión profesional esté relacionada con el sector marítimo; o,

3. una experiencia mínima de cinco años de navegación marítima como oficial, o desempeñando funciones de arquitecto naval o como ingeniero en el sector marítimo; o,

4. un título o diploma universitario idóneo, complementado con los siguientes cursos modelo de la OMI: 3.03 Máquinas, 3.04 Instalaciones eléctricas, 3.05 Dispositivos contra incendios, 3.06 Dispositivos de salvamento, 3.07 Casco, y 3.08 Navegación, y haber realizado un período de embarco de seis meses como mínimo.

6.2 Si bien es conveniente poseer la titulación y experiencia antedichas, se reconoce la posibilidad de que algunos países no dispongan de un número suficiente de personas con tales calificaciones. Los inspectores que se consideren aptos podrán haber recibido inicialmente otro tipo de formación pero su nivel de competencia ha de corresponderse con el que se imparte en las aulas, y deberán haber ampliado posteriormente sus conocimientos con la experiencia adquirida sobre el terreno bajo la tutela de inspectores calificados aprobados por el Estado de abanderamiento. La administración marítima elaborará y supervisará el programa que se imparte y la formación complementaria de cada inspector. Además de elaborar cursos especializados sobre los convenios de la OMI, las leyes y los reglamentos nacionales, la administración marítima es la encargada de elaborar principios para ayudar a sus inspectores sobre el terreno.

6.3 El Estado de abanderamiento se asegurará de que todos los inspectores poseen los conocimientos y la experiencia necesarios en las materias relacionadas con sus cometidos habituales. Además, para facilitar que los inspectores realicen tareas distintas de las que se les asignan normalmente, el Estado de abanderamiento se asegurará de que puedan adquirir con facilidad experiencia en las siguientes esferas:

1. todos los aspectos de los convenios de la OMI;
2. todos los aspectos de las leyes y reglamentos nacionales;
3. instalación y reparación del casco;
4. soldaduras y trabajo en caliente sin riesgos;
5. ensayos no destructivos;
6. construcción, compartimentado, estabilidad y estanquidad del buque;
7. instalaciones eléctricas y maquinaria del buque;
8. asignación de líneas de carga y arqueo;
9. sistemas, planes y componentes del equipo de seguridad;
10. métodos de construcción del sistema de prevención de incendios;

11. puente de navegación y equipo de comunicaciones;
12. operaciones de carga del buque y maquinaria sobre cubierta;
13. transporte de productos químicos peligrosos y gases licuados a granel;
14. sistemas y procedimientos para prevenir la contaminación por hidrocarburos, incluidas las sustancias nocivas líquidas a granel;
15. métodos de seguridad para la entrada en espacios restringidos;
16. sistemas de gestión de la seguridad; y
17. evaluación de la influencia del factor humano.

6.4 Durante los primeros seis meses de trabajo para la Administración del Estado de abanderamiento, el inspector desempeñará sus tareas bajo la supervisión de un inspector con experiencia, conforme a un programa de formación práctica aprobado.

6.5 Cuando un inspector haya de desempeñar tareas distintas de las que se definen en su campo de especialización inicial y experiencia, recibirá la formación y orientaciones necesarias para las nuevas tareas y las desempeñará durante un período de un mes como mínimo, según proceda, bajo la supervisión de un inspector con experiencia en ese campo.

6.6 Antes de emplear a un inspector para tareas relacionadas con buques especiales, éste habrá de seguir un curso de formación relacionado con el tipo de buques de que se trate.

6.7 Al desempeñar sus tareas a bordo de los buques, el inspector deberá llevar un documento de identificación expedido por el Estado de abanderamiento. En el referido documento se indicará que el inspector está autorizado para llevar a cabo tareas específicas en nombre del Estado de abanderamiento, y se consignará en él asimismo cualquier limitación de dicha autoridad.

## 7. INVESTIGACIONES DEL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

7.1 Además de inspectores calificados, el Estado de abanderamiento deberá facilitar investigadores calificados. Conforme a lo dispuesto en el artículo 94.6 y en el artículo 217.4, 5 y 6 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como en los convenios pertinentes de la OMI, se realizarán investigaciones después de todo accidente marítimo o suceso que ocasione contaminación. El Estado de abanderamiento se asegurará de que todos los investigadores poseen los conocimientos y la experiencia necesarios en las materias relacionadas con sus cometidos habituales. Además, para facilitar que los investigadores realicen tareas distintas de las que se les asignan normalmente, el Estado de abanderamiento se asegurará de que puedan adquirir con facilidad experiencia en las siguientes esferas:

1. navegación y Reglamento de Abordajes;
2. reglamentación del Estado de abanderamiento sobre los títulos de competencia;
3. causas de la contaminación marina;
4. técnicas de encuestas;
5. compilación de pruebas; y
6. evaluación de la influencia del factor humano.

7.2 Se investigará todo accidente en el que se produzcan lesiones corporales que den lugar a una baja laboral de tres días como mínimo, y toda muerte ocurrida como consecuencia de accidentes laborales y siniestros de buques del Estado de abanderamiento, debiendo hacerse públicos los resultados de dicha investigación. Los siniestros de buques se investigarán y notificarán de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los convenios pertinentes de la OMI y las Directrices que la Organización está elaborando<sup>9</sup>. Las investigaciones de siniestros estarán a cargo de investigadores profesionales especializados en los aspectos relacionados con el siniestro. El informe de la investigación se remitirá a la OMI junto con las observaciones del Estado de abanderamiento, de conformidad con las directrices antedichas.

---

<sup>9</sup> Véase el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobado por la Organización mediante su resolución A.849(20).

APÉNDICE

POSIBLE MARCO PARA LA LEGISLACIÓN NACIONAL DESTINADA A IMPLANTAR  
LOS CONVENIOS SOLAS, MARPOL, LÍNEAS DE CARGA Y FORMACIÓN

La legislación nacional, ya sea primaria o subsidiaria, tratará de las cuestiones que se indican a continuación. En la publicación de las Naciones Unidas "Directrices para la legislación marítima" se facilitan orientaciones detalladas a este respecto.

1. DISPOSICIONES GENERALES

1. definiciones
2. ámbito de aplicación, es decir, a qué buques son aplicables las reglas
3. poder para otorgar exenciones y aprobar equivalencias
4. reconocimiento y autoridad de las sociedades de clasificación

2. DISPOSICIONES FUNDAMENTALES

1. estructura, maquinaria, equipo y mantenimiento
2. líneas de carga
3. estabilidad
4. estiba, carga, lastrado, deslastrado
5. instrucciones, documentos y otra información a bordo
6. ejercicios prácticos
7. relación y carácter jurídico de las reglas y reglamentos de la clase de que se trate
8. dotación
9. documento relativo a la dotación mínima de seguridad
10. normas de formación
11. titulación y refrendos
12. realización de exámenes, examinadores, requisitos de admisión
13. prescripciones relativas a la guardia
14. horas de trabajo
15. aptitud física
16. diario de navegación del buque y anotaciones
17. prohibición de descargar sustancias perjudiciales
18. establecimiento de instalaciones receptoras en los puertos

3. PRESCRIPCIONES APLICABLES A LOS BUQUES EXTRANJEROS EN AGUAS  
JURISDICCIONALES DEL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

4. RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN

1. reconocimientos, intervalos, autoridad encargada de los reconocimientos
2. expedición de certificados y autoridad responsable
3. expedición de certificados por otros Gobiernos, previa petición
4. aceptación de certificados extranjeros
5. período de validez de los certificados y formularios
6. suspensión, retirada, pérdida y devolución de certificados
7. clases de reconocimientos y certificados

5. DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL PROPIETARIO O EL ARMADOR, EL CAPITÁN Y LA GENTE DE MAR

1. prohibición de hacer reformas en un buque sin el permiso previo de la autoridad competente
2. obligación de mantener el buque en buenas condiciones durante el viaje
3. obligación de notificar a la autoridad competente cualquier avería que haya tenido lugar
4. obligación de notificar la descarga de sustancias peligrosas
5. prohibición al capitán de hacerse a la mar si:
  - 5.1 el buque no cumple las prescripciones pertinentes
  - 5.2 el buque no está provisto de certificados válidos y del documento relativo a la dotación mínima de seguridad, el diario de navegación y los registros pertinentes
  - 5.3 la dotación del buque no se ajusta a las prescripciones
6. prohibición de prestar servicio a bordo sin el refrendo adecuado
7. obligación del propietario de velar para que el capitán cumpla sus obligaciones
8. derecho de la tripulación a presentar quejas a la autoridad competente y obligación de dicha autoridad de investigarlas

6. EJECUCIÓN

1. designación de una autoridad encargada de la ejecución
2. realización de inspecciones aleatorias
3. derechos y poderes de los inspectores (administración y clase)
4. obligación del capitán de presentar los certificados al inspector
5. obligación del propietario y del capitán de colaborar durante los reconocimientos
6. poder de retirar certificados y de detener a un buque
7. procedimientos de detención y de levantamiento del embargo
8. obligaciones del capitán si el buque es detenido en el extranjero

7. SANCIONES

1. sanciones por incumplimiento, infracciones operacionales y contravención de una prohibición
2. sanciones al propietario que incite al capitán a infringir cualquiera de las disposiciones

8. APELACIÓN

1. derecho a interponer un recurso de apelación ante la autoridad competente
2. procedimientos de apelación

9. INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y ACCIDENTES

10. COSTES Y HONORARIOS

2. Resolución A.848(20)

Implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (IGS)

La Asamblea,

Recordando el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y control de la contaminación del mar por los buques,

Recordando también la resolución A.741(18), mediante la cual aprobó prescripciones sobre gestión de la seguridad y la prevención de la contaminación recogidas en el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código internacional de gestión de la seguridad (IGS)),

Recordando asimismo que la Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS) celebrada en 1994:

- adoptó un nuevo capítulo IX sobre gestión de la seguridad operacional de los buques, en virtud del cual el Código IGS adquirirá carácter obligatorio el 1º de julio de 1998 (fecha en la que este nuevo capítulo se aplicará a los buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad, petroleros, quimiqueros, gaseros, graneleros y naves de carga de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500, cualquiera que sea su fecha de construcción);
- reconoció que la tarea de aplicar las prescripciones del nuevo capítulo IX del Convenio SOLAS constituirá una carga significativa para las administraciones, las organizaciones que actúan en su nombre, los propietarios de buques y las empresas explotadoras y que la experiencia ha demostrado que es posible que los propietarios de buques y las empresas explotadoras necesiten hasta dos años de preparación para establecer un sistema de gestión de la seguridad que satisfaga las normas prescritas en el Código IGS; y
- considerando que, aun cuando se disponga del período necesario de preparación, es posible que al aproximarse las fechas de aplicación especificadas en la regla 2 del capítulo IX se presente un gran número de solicitudes de certificación con respecto al Código IGS, decidió recomendar que todas las administraciones interesadas designen fechas previas a las de aplicación que se especifican en la regla IX/2 del Convenio SOLAS, antes de las cuales deberán presentarse las solicitudes de certificación para cada tipo de buque, a fin de que las administraciones o las organizaciones reconocidas por ellas tengan tiempo de concluir su programa de certificación y las compañías navieras de subsanar cualquier motivo de incumplimiento,

Recordando además la resolución A.788(19) sobre las Directrices para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las administraciones, según la cual los gobiernos deberían haber pedido a

las compañías interesadas que solicitasen la certificación prescrita en el Código IGS el 1° de julio de 1997, a más tardar,

Observando con preocupación que, a pesar del llamamiento hecho en tres circulares (MSC/Circ.761, MSC/Circ.771 y MEPC/Circ.311), sobre la implantación del Código IGS, la situación no ha mejorado hasta alcanzar un nivel satisfactorio ya que un porcentaje importante de compañías navieras y buques no han solicitado u obtenido la certificación prescrita en el Código IGS o la certificación "previa a la autorización" elaborada por las pertinentes administraciones u organizaciones reconocidas,

Observando también con preocupación que, al parecer, algunos gobiernos no han promulgado todavía la legislación nacional necesaria para que se apliquen las prescripciones del Código,

Reconociendo los esfuerzos hechos por el Secretario General para alentar la implantación puntual y efectiva del Código IGS,

Habiendo examinado las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en su 68° período de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 40° período de sesiones,

1. Señala a los Gobiernos Miembros, a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y al sector, que la regla IX/2 del Convenio SOLAS no permite ampliar los plazos para la introducción del Código IGS;
2. Insta a todas las partes interesadas a que sean conscientes de que se considerará que los buques que no tengan la certificación prescrita en el Código IGS no cumplen las prescripciones del Convenio SOLAS y que no podrán reclamarse para dichos buques los privilegios del Convenio con arreglo a lo dispuesto en el mismo, cuando el Código adquiera carácter obligatorio en virtud del capítulo IX del Convenio SOLAS;
3. Insta asimismo a todas las partes interesadas a que sean conscientes de que:
  1. el incumplimiento del Código IGS puede considerarse como el causante de un incremento del riesgo de contaminación del mar que suponga, en último término, una infracción de las prescripciones relativas a la prevención de la contaminación; y que
  2. el artículo 217 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar dispone que las sanciones previstas en las leyes y reglamentos de los Estados para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por los buques que enarbolan su pabellón serán lo suficientemente severas como para desalentar la comisión de infracciones cualquiera que sea el lugar;
4. Insta además a los Gobiernos Miembros y a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que se esfuercen al máximo por concluir lo antes posible la certificación exigida por el Código IGS de los buques con derecho a enarbolar su pabellón, según lo prescrito en la regla IX/2 del Convenio SOLAS;
5. Señala a los Gobiernos Miembros que puede existir cierto volumen de certificación "previa a la autorización", la cual podrá servir de base para la

verificación del cumplimiento del Código IGS si ha sido expedida por una Administración o por una organización reconocida que cumpla las condiciones establecidas en la resolución A.739(18) y atestigua el pleno cumplimiento de las prescripciones técnicas del Código IGS;

6. Invita a los gobiernos a que informen a la Organización de las disposiciones que han tomado para verificar la observancia del Código, especificando si será la propia Administración la que se ocupe de la verificación, o bien una organización reconocida que actúe en su nombre, invitándose en este último caso a los gobiernos interesados a que informen a la Organización de cuáles son las organizaciones reconocidas que han recibido esa autorización;

7. Invita también a los Gobiernos Miembros y a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que ya mismo,

1. sean conscientes de que hay bastante que hacer para garantizar que el Código IGS pueda aplicarse a otros buques de carga general y a las unidades móviles de perforación mar adentro de arqueo bruto igual o superior a 500 el 1º de julio de 2002, a más tardar; y
2. agilicen el proceso de aplicación del Código IGS a esos buques con bastante antelación a la fecha fijada;

8. Pide al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que mantengan esta cuestión sometida a examen y adopten las medidas oportunas; y

9. Pide al Secretario General que adopte cualesquiera otras medidas que puedan ser necesarias para ayudar a asegurar la implantación puntual y efectiva del Código IGS.

3. Resolución A.851(20)

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

La Asamblea,

Recordando el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

Recordando asimismo la resolución 3 de la Conferencia internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, referente a la necesidad de contar con un formato y un procedimiento convenidos internacionalmente para los sistemas de notificación utilizados por los buques,

Considerando que en los actuales sistemas nacionales de notificación para buques se pueden utilizar procedimientos y formatos de notificación diferentes,

Consciente de que la diferencia de procedimientos y formatos de notificación puede desconcertar a los capitanes de buques que naveguen de una zona a otra en la que los sistemas de notificación sean distintos,

Estimando que cabría aliviar esa confusión si los sistemas y las prescripciones de notificación para buques se ajustaran en la medida de lo posible a principios generales pertinentes y si las notificaciones se hicieran de conformidad con un formato y unos procedimientos normalizados,

Recordando 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, que había aprobado en virtud de la resolución A.648(16),

Reconociendo que los Estados Partes en el Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969, y en el Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973, pueden tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, atenuar o eliminar todo peligro grave e inminente para su litoral o para los intereses relacionados con éste, que nazca de la contaminación del mar, o de la amenaza de tal contaminación, ocasionada por hidrocarburos y por sustancias distintas de los hidrocarburos a raíz de un siniestro marítimo o de la actuación relacionada con ese siniestro, de la que razonablemente quepa temer consecuencias perniciosas de gran magnitud,

Reconociendo también la necesidad de que el capitán de un buque auxiliador, o que esté realizando operaciones de salvamento, notifique a los Estados ribereños los pormenores del suceso de que se trate y de su actuación,

Reconociendo asimismo que un suceso que suponga daños, fallo o avería del buque, su maquinaria o equipo, podría constituir una seria amenaza de contaminación del litoral o afectar a intereses relacionados con éste,

Habiendo examinado la recomendación hecha por el Comité de Seguridad Marítima en su 67° período de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 39° período de sesiones,

1. Aprueba 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, cuyo texto constituye el anexo de la presente resolución;
2. Insta a los gobiernos a que hagan que los sistemas y prescripciones de notificación para buques se ajusten todo lo posible a los principios generales establecidos en el anexo de la presente resolución;
3. Insta también a los gobiernos a que pongan en conocimiento de los propietarios de buques, la gente de mar y las autoridades designadas interesadas el formato y los procedimientos de notificación;

4. Recomienda a los gobiernos y a los Estados Partes en el MARPOL 73/78 que implanten esas Directrices con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2) del artículo V del Protocolo I;
5. Revoca la resolución A.648(16).

#### ANEXO

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

##### 1. Principios generales

1.1 Los sistemas y prescripciones de notificación de información para buques se utilizan para facilitar, obtener o intercambiar información mediante notificaciones transmitidas por radio. Los datos así obtenidos se aplican a numerosos fines, tales como búsqueda y salvamento, servicios de tráfico marítimo, pronósticos meteorológicos y prevención de la contaminación del mar. En lo posible, los sistemas y prescripciones de notificación para buques satisfarán los siguientes principios:

1. las notificaciones incluirán sólo la información esencial para alcanzar los objetivos del sistema;
2. las notificaciones serán sencillas y utilizarán el formato y los procedimientos internacionales de notificación normalizados para buques. Cuando existan dificultades lingüísticas, figurará el inglés entre los idiomas empleados y, dentro de lo posible, se hará uso del Vocabulario normalizado de navegación marítima, o, en otro caso, del Código internacional de señales. El formato y los procedimientos de notificación normalizados que se han de utilizar figuran en el apéndice<sup>10</sup> del presente anexo;
3. se reducirá al mínimo el número de notificaciones;
4. las notificaciones se cursarán gratuitamente;
5. las notificaciones de seguridad o contaminación se transmitirán sin demora; sin embargo, los horarios y lugares de transmisión de las notificaciones que no sean urgentes serán lo bastante flexibles como para no entorpecer las tareas esenciales de navegación;
6. la información obtenida mediante el sistema se facilitará a otros sistemas cuando sea necesario para fines de socorro, seguridad o prevención de la contaminación;
7. la información básica (características del buque, instalaciones y equipo de a bordo, etc.) se notificará una vez y se retendrá en el

---

<sup>10</sup> No se adjunta el apéndice del Anexo.

sistema, y cuando se produzcan cambios en esa información le corresponderá al buque actualizarla;

8. se definirá claramente la finalidad del sistema;
9. los gobiernos que establezcan un sistema de notificación para buques comunicarán a los navegantes todos los pormenores de los requisitos que se han de cumplir y de los procedimientos que corresponde seguir. Se especificarán con claridad los pormenores relativos a los tipos de buques y las zonas de aplicación del sistema, las horas y situaciones geográficas designadas para la transmisión de notificaciones, los establecimientos de tierra encargados de las operaciones y los servicios facilitados por el sistema. Se pondrán a disposición de los navegantes gráficos que indiquen los límites del sistema e incluyan la información adicional necesaria;
10. para el establecimiento y funcionamiento de un sistema de notificación para buques se tendrán en cuenta:
  - 10.1 las responsabilidades y necesidades en los planos nacional e internacional;
  - 10.2 el coste del sistema para los armadores y para las autoridades responsables;
  - 10.3 los peligros para la navegación;
  - 10.4 las ayudas para la seguridad de la navegación existentes y propuestas; y
  - 10.5 la necesidad de consultar desde un principio y de modo continuo con las partes interesadas, previendo un período suficiente para probar, conocer a fondo y evaluar el sistema a fin de que funcione satisfactoriamente y se puedan hacer las modificaciones necesarias;
11. los gobiernos se asegurarán de que los establecimientos de tierra responsables del funcionamiento del sistema estén a cargo de personal con formación adecuada;
12. los gobiernos tendrán en cuenta la relación existente entre los sistemas de notificación para buques y otros sistemas;
13. los sistemas de notificación para buques utilizarán preferentemente una sola frecuencia radioeléctrica; si se necesitan frecuencias adicionales, el número de éstas se reducirá al mínimo requerido para el funcionamiento eficaz del sistema;
14. la información que el sistema facilite a los buques se reducirá a la necesaria para el funcionamiento correcto del sistema y para la seguridad;
15. los sistemas y prescripciones de notificación para buques deberán prever la transmisión desde éstos de notificaciones especiales de

defectos o deficiencias del casco, las máquinas, el equipo, la dotación u otras limitaciones que puedan afectar a la seguridad de la navegación, así como la transmisión de notificaciones especiales de sucesos que entrañen una contaminación efectiva o probable del mar;

16. los gobiernos darán instrucciones a sus establecimientos de tierra responsables del funcionamiento de los sistemas de notificación para buques con objeto de que las notificaciones de contaminación efectiva o probable se retransmitan sin demora al oficial o al organismo designado para recibir y dar curso a dichas notificaciones y que dicho oficial u organismo las retransmita sin demora al Estado de abanderamiento del buque de que se trate o a cualquier otro Estado que pueda ser afectado;
17. los Estados a los que afecte o pueda afectar un suceso que cause contaminación y que puedan necesitar información sobre éste tendrán en cuenta las circunstancias en que se encuentre el capitán del buque y procurarán limitar sus peticiones de información suplementaria; y
18. el apéndice del presente anexo no es aplicable a los mensajes de peligro a que hace referencia la regla 2 del capítulo V del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada. El modo actual de transmitir esos mensajes no sufrirá ningún cambio.

2. Directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas

2.1 El objeto de las presentes Directrices, y de las que figuran en el apéndice, es hacer posible que los Estados ribereños y otras partes interesadas se enteren cuanto antes de todo suceso que entrañe la pérdida efectiva o probable en el mar de mercancías peligrosas transportadas en bultos.

2.2 Las notificaciones se transmitirán al Estado ribereño más próximo. Cuando el buque esté dentro o cerca de una zona en la que se haya establecido un sistema de notificación de información para buques, las notificaciones se transmitirán a la estación costera de dicho sistema designada al efecto.

3. Directrices para notificar sucesos en que intervengan sustancias perjudiciales o contaminantes del mar

3.1 El objeto de las presentes Directrices, y de las que figuran en el apéndice, es hacer posible que los Estados ribereños y otras partes interesadas se enteren cuanto antes de todo suceso que ocasione o pueda ocasionar contaminación del medio marino, así como de toda medida de auxilio y salvamento, de modo que puedan proceder en consecuencia.

3.2 De conformidad con el artículo V 1) del Protocolo I del MARPOL 73/78, se cursará una notificación al Estado ribereño más próximo.

3.3 El capitán de un buque que participe o al que se haya pedido que participe en una operación de auxilio o de salvamento de un buque afectado por uno de los sucesos a que se hace referencia en los párrafos 1 a) o 1 b) del artículo II del Protocolo I del MARPOL 73/78, en su forma enmendada, deberá sin demora transmitir la oportuna notificación con los pormenores de las

medidas tomadas o previstas. Se mantendrá también informados a los Estados ribereños acerca del desarrollo de los acontecimientos.

- 3.4 La probabilidad de que pueda producirse una descarga a consecuencia de las averías sufridas por el buque o su equipo es razón suficiente para transmitir una notificación.

#### 4. Resolución A.858(20)

Procedimiento para aprobar y modificar los dispositivos de separación del tráfico, las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluidas la designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, y los sistemas de notificación para buques

La Asamblea,

Recordando el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima,

Tomando nota de que las reglas V/8 y V/8-1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y la regla 1 d) del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, entre otras, señalan que la Organización es el único organismo internacional reconocido para establecer y adoptar a nivel internacional dispositivos de separación del tráfico, medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico y sistemas de notificación para buques,

Reconociendo la necesidad de disponer de un procedimiento expeditivo para aprobar y modificar los dispositivos, las medidas y los sistemas indicados en el párrafo anterior,

Reconociendo también la necesidad de que tal procedimiento sea compatible,

Reconociendo asimismo la necesidad de que los procedimientos adoptados para aprobar, designar y sustituir las vías marítimas archipelágicas sean también compatibles,

Habiendo examinado las recomendaciones hechas por el Comité de Seguridad Marítima en su 67° período de sesiones y por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 43° período de sesiones,

1. Decide que la función de aprobar los dispositivos de separación del tráfico, las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluidas la designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, y los sistemas de notificación para buques, así como las modificaciones correspondientes, la desempeñe el Comité de Seguridad Marítima en nombre de la Organización;
2. Revoca las resoluciones A.376(X), A.377(X) y A.826(19).

5. Resolución A.867(20)

Lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar

La Asamblea,

Recordando el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima,

Recordando también la aprobación, en 1993, de la resolución A.773(18), relativa a la mejora de la seguridad de la vida humana en el mar mediante la prevención y supresión de las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico marítimo de indocumentados,

Observando con preocupación los sucesos ocurridos con buques deficientes utilizados para el tráfico o el transporte de migrantes, que, según las informaciones recibidas, han tenido como resultado una importante pérdida de vidas humanas,

Observando además la recomendación formulada por el Comité de Facilitación, en su 25° período de sesiones, de que se invitara al Comité de Seguridad Marítima a considerar la posibilidad de adoptar las medidas oportunas con respecto a la preocupación manifestada por el Secretario General en el documento FAL 25/7/1,

Consciente de la labor que realiza actualmente en este ámbito la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal, de las Naciones Unidas,

Teniendo presentes los derechos y obligaciones pertinentes contenidos en el Derecho internacional del mar,

Reconociendo el grave peligro que representan para la vida humana las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o el transporte de migrantes por mar,

Opinando que los gobiernos deberían cooperar y adoptar, como cuestión de máxima prioridad, todas las medidas necesarias para prevenir y reprimir toda práctica peligrosa relacionada con el tráfico o el transporte de migrantes por mar,

1. Invita a los gobiernos a que cooperen en interés de la seguridad de la vida humana en el mar intensificando sus esfuerzos para prevenir y reprimir las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o el transporte de migrantes por mar y asegurándose de que se toman medidas eficaces y rápidas contra esas prácticas peligrosas;

2. Invita también a los gobiernos a que establezcan, según proceda, acuerdos y procedimientos para facilitar la cooperación al aplicar medidas eficaces para prevenir y reprimir las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o el transporte de migrantes por mar;

3. Invita además a los gobiernos a que cooperen garantizando que, en la mayor medida posible, la información sobre los buques de los que se sospeche que se

dedican a prácticas peligrosas relacionadas con la organización del tráfico o el transporte de migrantes por mar se recopile y se haga llegar a la Organización y a todos los gobiernos que puedan verse afectados por esas prácticas peligrosas;

4. Alienta a los gobiernos a que apliquen las disposiciones de los instrumentos internacionales relativos a la seguridad de la vida humana en el mar;
5. Pide a los gobiernos que tomen las medidas requeridas en virtud de los convenios internacionales, para retener a todos los buques poco seguros, incluidos los utilizados para el tráfico o el transporte de migrantes por mar, que informen con prontitud al gobierno cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque, y que faciliten a la Organización información pertinente acerca de todos los sucesos relativos a las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o el transporte de migrantes por mar de los que tengan noticia;
6. Encarga a los órganos pertinentes de la OMI que examinen, según sea necesario, la cuestión del tráfico o el transporte de migrantes por mar desde la perspectiva de la seguridad de la vida humana en el mar y que elaboren un sistema de notificación relativo a estas prácticas;
7. Pide al Secretario General que garantice la participación de la OMI en la preparación de cualquier proyecto de convenio u otro instrumento encaminado a luchar contra el tráfico o el transporte de migrantes por mar y que se cerciore de que se presente un informe en el vigésimo primer período de sesiones de la Asamblea acerca de los avances realizados con respecto a esta cuestión;
8. Pide al Secretario General que ponga la presente resolución y, oportunamente, los resultados de la labor de la Organización sobre la cuestión, en conocimiento de las Naciones Unidas y de otras organizaciones internacionales interesadas para que estén informadas y adopten las medidas oportunas, con la recomendación de que se concluya un convenio internacional encaminado a luchar contra el tráfico o el transporte de migrantes por mar.

6. Resolución A.868(20)

Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos

La Asamblea,

Recordando el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

Recordando también que, mediante la resolución A.774(18), reconoció que la descarga no controlada de agua de lastre y sedimentos desde los buques ha ocasionado la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos que han causado daños a la salud pública, los bienes y el medio ambiente, y, en consecuencia, aprobó las Directrices para impedir la introducción de organismos acuáticos y agentes patógenos indeseados que pueda

/...

haber en el agua de lastre y en los sedimentos descargados por los buques, y además que el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) y el Comité de Seguridad Marítima (CSM) han de mantener sometidas a examen la cuestión del agua de lastre y la aplicación de las Directrices, con miras a seguir elaborando estas últimas para que sirvan de fundamento para un nuevo anexo del MARPOL 73/78,

Recordando además que la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CNUMAD) de 1992 pide a la OMI en su Programa 21 que estudie la posibilidad de aprobar normas adecuadas sobre las descargas del agua de lastre para impedir la propagación de organismos no autóctonos y proclama además en su Declaración sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo que los Estados deberán aplicar ampliamente el principio preventivo conforme a sus capacidades,

Teniendo presente que en la circular MEPC/Circ.288 se reconoce que las Directrices vigentes no ofrecen una solución completa por lo que respecta a la prevención total de la introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, pero se insta a que los esfuerzos deberían centrarse en la adopción de medidas para reducir al mínimo los riesgos, haciéndose hincapié asimismo en que al aplicar las Directrices vigentes la seguridad del buque tiene una importancia primordial,

Tomando nota de los objetivos del Convenio sobre la Diversidad Biológica, de 1992, y de que la transferencia e introducción de especies acuáticas extrañas por conducto del agua de lastre amenaza la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica,

Tomando nota también de la labor realizada por el CPMM, tal como se pidió en la resolución A.774(18), por lo que se refiere a la elaboración de disposiciones de obligado cumplimiento sobre la gestión del agua de lastre y de directrices para su implantación efectiva, así como de las Orientaciones sobre los aspectos relacionados con la seguridad del cambio de agua de lastre en el mar, elaboradas por el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque y distribuidas mediante las circulares MEPC/Circ.329 y MSC/Circ.806, de 30 de junio de 1997,

Reconociendo que varios Estados han adoptado medidas unilaterales mediante la aprobación de disposiciones de obligado cumplimiento, de aplicación local, regional o nacional, con miras a reducir al mínimo los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por los buques que entran en sus puertos, y que esta cuestión, al ser de interés mundial, exige medidas basadas en reglas aplicables a escala mundial, junto con directrices para su implantación efectiva y su interpretación uniforme,

Habiendo examinado la recomendación formulada por el CPMM en su 40º período de sesiones con respecto a esta cuestión,

1. Aprueba las Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, que figuran en el anexo de la presente resolución;

2. Pide a los gobiernos que tomen medidas urgentes para aplicar las Directrices, entre ellas la de difundirlas en el sector naviero, que las utilicen como base para cualquier medida que adopten con miras a reducir al mínimo los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y

agentes patógenos, y que comuniquen al CPMM la experiencia que adquieran mediante su aplicación;

3. Pide también al CPMM que trabaje con miras a ultimar disposiciones de obligado cumplimiento sobre gestión del agua de lastre para un nuevo anexo del MARPOL 73/78 y directrices para su implantación efectiva y uniforme, de modo que puedan examinarse y aprobarse en el año 2000;

4. Pide asimismo al CSM que incluya en su plan de trabajo la evaluación de la información que se reciba por las partes interesadas, particularmente aquella que se refiera a la sección 12.2 de las Directrices aquí aprobadas, con miras a determinar los riesgos y posibles consecuencias correspondientes a distintos tipos de buque existentes y operaciones. También pide al CSM que considere cualquier otra cuestión pertinente con respecto al cambio de agua de lastre, así como los objetivos de proyecto de los buques nuevos, con miras a reducir al mínimo posible los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por conducto del agua de lastre de los buques y los sedimentos;

5. Revoca la resolución A.774(18).

#### ANEXO

#### Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos

#### Índice

CAPÍTULO 1	-	INTRODUCCIÓN
CAPÍTULO 2	-	DEFINICIONES
CAPÍTULO 3	-	ÁMBITO DE APLICACIÓN
CAPÍTULO 4	-	OBJETIVOS Y ANTECEDENTES DE LAS DIRECTRICES
CAPÍTULO 5	-	DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN
CAPÍTULO 6	-	FORMACIÓN Y ENSEÑANZA
CAPÍTULO 7	-	PROCEDIMIENTOS QUE DEBEN SEGUIR LOS BUQUES Y LOS ESTADOS RECTORES DE PUERTOS
7.1		Procedimientos que deben seguir los buques
7.2		Procedimientos que deben seguir los Estados rectores de puertos
CAPÍTULO 8	-	PROCEDIMIENTOS DE REGISTRO Y NOTIFICACIÓN
8.1		Procedimientos que deben seguir los buques
8.2		Procedimientos que deben seguir los Estados rectores de puertos
CAPÍTULO 9	-	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DEL BUQUE
9.1		Medidas de precaución
1.		Reducción al mínimo de la toma de organismos acuáticos perjudiciales, agentes patógenos y sedimentos
2.		Oportuna remoción del sedimento del agua de lastre
3.		Evitar la descarga innecesaria de agua de lastre
9.2		Opciones de gestión del agua de lastre
1.		Cambio del agua de lastre
2.		Descarga mínima o nula del agua de lastre

3. Descarga en instalaciones de recepción
4. Tecnologías y tratamientos incipientes y nuevos

CAPÍTULO 10 - CONSIDERACIONES RELATIVAS AL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

- 10.1 Condiciones marcadamente dispares entre los puertos de toma y los de descarga
- 10.2 Antigüedad del agua de lastre
- 10.3 Presencia de organismos combatidos

CAPÍTULO 11 - MEDIDAS DE EJECUCIÓN Y SUPERVISIÓN POR PARTE DE LOS ESTADOS RECTORES DE PUERTOS

CAPÍTULO 12 - CONSIDERACIONES FUTURAS EN RELACIÓN CON EL CAMBIO DE AGUA DE LASTRE

- 12.1 Necesidades de investigación
- 12.2 Evaluación a largo plazo de los aspectos relacionados con la seguridad del cambio del agua de lastre

CAPÍTULO 13 - PROYECTO DEL SISTEMA DE LASTRE

- Apéndice 1 - Impreso de notificación del agua de lastre
- Apéndice 2 - Orientaciones sobre los aspectos relacionados con la seguridad del cambio del agua de lastre en el mar

1. Introducción

1.1 Los estudios realizados en varios países han puesto de relieve que muchas especies de bacterias, plantas y animales pueden sobrevivir en el agua de lastre y en los sedimentos transportados por los buques incluso después de viajes de varios meses de duración. La descarga ulterior de agua de lastre o sedimentos en aguas de los Estados rectores de puertos puede dar lugar al asentamiento de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos que pueden constituir un riesgo para la vida de los seres humanos, para la flora y la fauna autóctonas y para el medio marino. Si bien se han descubierto otros medios responsables de la transferencia de organismos entre extensiones de mar geográficamente separadas, la descarga de agua de lastre de los buques parece ser uno de los más importantes.

1.2 La posibilidad de que las descargas de agua de lastre causen daños ha sido reconocida no sólo por la Organización Marítima Internacional sino también por la Organización Mundial de la Salud, a la que preocupa la función del agua de lastre como medio de propagación de bacterias causantes de enfermedades epidémicas.

1.3 Las presentes Directrices no deben considerarse una solución segura del problema. Cada parte de las mismas deberá considerarse más bien un instrumento que, si se aplica debidamente, ayudará a reducir al mínimo los riesgos relacionados con la descarga del agua de lastre. Las Directrices se irán perfeccionando con los adelantos científicos y técnicos hasta que el riesgo quede adecuadamente circunscrito. Mientras tanto, los Estados rectores de puertos, los Estados de abanderamiento y cuantas partes puedan contribuir a reducir el problema deberían actuar con el cuidado y la diligencia debidos para tratar de ajustarse lo más posible a las Directrices.

1.4 La elección de métodos adecuados para reducir al mínimo los riesgos dependerá de varios factores, como los tipos de organismos que se quiera combatir, la gravedad de los riesgos, su aceptabilidad desde el punto de vista ambiental, los costes, tanto económicos como ecológicos, y la seguridad de los buques.

## 2. Definiciones

A los efectos de las presentes Directrices regirán las siguientes definiciones:

*Administración:* el Gobierno del Estado bajo cuya autoridad opera el buque.

*Convenio:* el MARPOL 73/78 (Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y su Protocolo de 1978).

*Estados Miembros:* los Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional.

*Organización:* la Organización Marítima Internacional (OMI).

*Autoridad del Estado rector del puerto:* todo funcionario u organización autorizados por el Gobierno de un Estado rector de puertos para administrar directrices o hacer cumplir las normas y reglas pertinentes para la aplicación de medidas de control del tráfico marítimo nacional e internacional.

*Tratamiento:* proceso o método mecánico, físico, químico o biológico destinado a destruir, retirar o esterilizar organismos perjudiciales o potencialmente perjudiciales que haya en el agua de lastre.

## 3. Ámbito de aplicación

Las presentes directrices están dirigidas a los Estados Miembros y pueden aplicarse a todos los buques, si bien será la autoridad del Estado rector del puerto la que determine el alcance de su aplicación.

## 4. Objetivos y antecedentes de las Directrices

4.1 El objetivo de las presentes Directrices, para cuya elaboración se ha contado con asesoramiento científico y técnico, es ayudar a los gobiernos, autoridades competentes, capitanes de buques, empresas navieras, propietarios de buques, autoridades portuarias y demás partes interesadas a reducir al mínimo el riesgo de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos presentes en el agua de lastre y en sus sedimentos, sin poner en peligro la seguridad del buque.

4.2 Las directrices permiten a los Estados rectores de puertos eximir a los buques que se encuentran en la zona bajo su jurisdicción del cumplimiento de parte o de la totalidad de las disposiciones pertinentes. No obstante, toda Administración que desee imponer restricciones a las operaciones relacionadas con el agua de lastre tendrá que atenerse a las presentes directrices cuando dicte normas o procedimientos.

4.3 A fin de que las directrices puedan aplicarse de manera normalizada y uniforme, se ruega a los gobiernos de todos los Estados Miembros, a las empresas

navieras, a las autoridades competentes y a las demás partes interesadas que las respeten.

## 5. Difusión de información

5.1 Se sugiere a las administraciones que conserven e intercambien información sobre estas Directrices por medio de la Organización. En consecuencia, se recomienda a los Gobiernos que faciliten a la Organización lo siguiente:

1. Información relativa a brotes graves o plagas de organismos acuáticos perjudiciales que pueden constituir un riesgo;
2. Ejemplares de las leyes y reglamentos nacionales vigentes;
3. Información técnica y sobre investigaciones; y
4. Material didáctico (como audiocintas y videocintas) y publicaciones; y
5. Ubicación y condiciones de utilización de otras posibles zonas para el cambio de agua de lastre, estrategias para situaciones imprevistas, disponibilidad de instalaciones de recepción en tierra, tarifas, etc.

5.2 Los Estados Miembros que apliquen procedimientos para la descarga de agua de lastre y sedimentos deben notificar a la Organización las prescripciones específicas, y facilitarle, para comunicárselas a los demás Estados Miembros y a las organizaciones no gubernamentales, copias de las reglas, normas, exenciones o directrices que se estén aplicando. Antes de su llegada, el buque se cerciorará de las prescripciones del Estado rector del puerto y obtendrá información detallada sobre las mismas.

5.3 Las autoridades de los Estados rectores de puertos deben dar la mayor difusión posible a la información relativa a las prescripciones sobre tratamiento y gestión del agua de lastre y los sedimentos que aplican en relación con el tráfico marítimo. De no hacerlo, pueden causar demoras innecesarias a los buques que deseen entrar en sus puertos.

5.4 Las organizaciones navieras y los gestores navales deben conocer las prescripciones de las autoridades de los Estados rectores de puertos por lo que respecta a los procedimientos de tratamiento y gestión del agua de lastre y los sedimentos, y disponer de la información necesaria para obtener la autorización de entrada.

5.5 Se invita a los Estados Miembros a que faciliten a la Organización los pormenores de los trabajos de investigación y desarrollo que lleven a cabo en lo referente a los efectos de los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos presentes en el agua de lastre y los sedimentos de los buques y al control de los mismos.

5.6 Los Estados Miembros deben facilitar a la Organización pormenores de los registros en los que se describan las razones por las que no se ha podido dar cumplimiento a las prescripciones existentes, por ejemplo: casos de fuerza

mayor, mal tiempo, fallo del equipo, o falta de información sobre las prescripciones del Estado rector del puerto.

## 6. Formación y enseñanza

6.1 La formación de los capitanes y, en su caso, de las tripulaciones de los buques debe incluir el estudio de la aplicación de procedimientos de tratamiento y gestión del agua de lastre y los sedimentos basándose en la información contenida en las presentes Directrices. También debe impartirse formación sobre la forma de efectuar las anotaciones en los diarios y libros de registro pertinentes. Los gobiernos deben asegurarse de que sus organizaciones de formación marítima incluyan estos temas en sus programas de estudios.

6.2 La aplicación de métodos y procedimientos para la gestión del agua de lastre constituye actualmente la clave de la solución para reducir al mínimo la introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

6.3 Se recomienda a los gobiernos que incluyan entre los requisitos de formación para las titulaciones el conocimiento de las obligaciones relativas al control de la contaminación del mar ocasionada por organismos acuáticos perjudiciales.

## 7. Procedimientos que deben seguir los buques y los Estados rectores de puertos

### 7.1 Procedimientos que deben seguir los buques

7.1.1 Todo buque que lleve agua de lastre debe ir provisto de un plan de gestión del agua de lastre para ayudar a reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos. La finalidad del plan debe ser aportar procedimientos seguros y eficaces para la gestión del agua de lastre.

7.1.2 El plan de gestión del agua de lastre debe ser específico para cada buque.

7.1.3 El plan de gestión del agua de lastre debe incluirse en la documentación relativa a las operaciones del buque y debe comprender, entre otras cosas, lo siguiente:

- las secciones pertinentes de las presentes Directrices;
- la documentación relativa a la aprobación del equipo de tratamiento;
- una indicación de los registros necesarios; y
- la ubicación de posibles puntos de muestreo.

### 7.2 Procedimientos que deben seguir los Estados rectores de puertos

7.2.1 Deben haber disponibles instalaciones de recepción y tratamiento para eliminar de manera ambientalmente segura los sedimentos de los tanques de lastre.

7.2.2 La descarga del agua de lastre de los buques en instalaciones de recepción y/o tratamiento puede constituir un medio aceptable de control. Las autoridades de los Estados rectores de puertos que deseen seguir esta estrategia deberán asegurarse de que las instalaciones son idóneas.

## 8. Procedimientos de registro y notificación

### 8.1 Procedimientos que deben seguir los buques

8.1.1 En caso de que la autoridad del Estado rector del puerto exija que se sigan opciones específicas en cuanto a los procedimientos y/o tratamientos, y, si debido a las condiciones meteorológicas o al estado de la mar, o por no ser factible desde el punto de vista operacional, no puede realizarse esa operación, el capitán informará de ello a la autoridad del Estado rector del puerto a la mayor brevedad y, si procede, antes de entrar en las aguas bajo su jurisdicción.

8.1.2 Para facilitar la administración de los procedimientos de gestión y tratamiento del agua de lastre, se nombrará a bordo de cada buque un oficial responsable para que lleve un registro apropiado y garantice que se observan y registran todos los procedimientos de gestión y/o tratamiento del agua de lastre.

8.1.3 Al tomar o descargar agua de lastre se debe tomar nota, como mínimo, de las fechas, la ubicación geográfica, los tanques y bodegas de carga del buque, la temperatura y salinidad del agua de lastre, así como de la cantidad de agua de lastre embarcada o desembarcada. En el apéndice 1 figura un modelo de impreso para registrar esta información, la cual se pondrá a disposición de la autoridad del Estado rector del puerto.

8.1.4 La ubicación y puntos idóneos de acceso para el muestreo del lastre o los sedimentos se deben describir en el plan de gestión del agua de lastre del buque. Ello permitirá a los miembros de la tripulación prestar la máxima ayuda cuando los funcionarios de la autoridad del Estado rector del puerto soliciten una muestra del agua de lastre o de los sedimentos.

### 8.2 Procedimientos que deben seguir los Estados rectores de puertos

8.2.1 En consonancia con el párrafo 5.2 supra, los Estados rectores de puertos deben proporcionar a los buques la siguiente información:

- pormenores de sus prescripciones en cuanto a la gestión del agua de lastre;
- ubicación y condiciones de utilización de zonas alternativas para proceder al cambio del agua de lastre;
- otras medidas para contingencias en los puertos; y
- la disponibilidad, ubicación, capacidad y tarifas correspondientes de las instalaciones de recepción habilitadas para la eliminación ambientalmente segura del agua de lastre y los sedimentos conexos.

8.2.2 Con el fin de ayudar a los buques a aplicar las medidas de precaución que se describen en 9.1.1 infra, los Estados rectores de puertos informarán a

los agentes locales y/o al buque de las zonas y situaciones en las que convendrá reducir al mínimo la toma del agua de lastre, tales como:

- zonas afectadas por epidemias, plagas o colonias conocidas de organismos perjudiciales y agentes patógenos;
- zonas en las que haya floraciones fitoplanctónicas (floraciones algales, como es el caso de las mareas rojas);
- en las proximidades de desagües de residuos cloacales;
- cerca de lugares donde se realicen operaciones de dragado;
- donde se sepa que en una corriente de marea el agua es más turbia; y
- zonas en las que se sabe que el efecto dispersante de la marea es insuficiente.

## 9. Procedimientos operacionales del buque

### 9.1 Medidas de precaución

#### 9.1.1 Reducción al mínimo de la toma de organismos acuáticos perjudiciales, agentes patógenos y sedimentos

Al cargar el lastre, deberá hacerse todo lo posible para evitar la toma de organismos acuáticos potencialmente perjudiciales, agentes patógenos y sedimentos que puedan contener tales organismos. La toma de agua de lastre se reducirá al mínimo o, si resulta factible, se evitará totalmente en zonas y situaciones tales como:

- zonas señaladas por el Estado rector del puerto con arreglo a lo indicado en 8.2.2 supra;
- en la oscuridad, cuando los organismos que viven en el fondo pueden ascender en la columna de agua;
- en aguas muy poco profundas; o
- en lugares en los que las hélices puedan levantar los sedimentos.

#### 9.1.2 Oportuna remoción del sedimento del agua de lastre

Siempre que sea posible, la limpieza del tanque de lastre para retirar sedimentos se realizará en alta mar, o con los controles oportunos en puerto o en dique seco, con arreglo a las disposiciones estipuladas en el plan de gestión del agua de lastre del buque.

#### 9.1.3 Evitar la descarga innecesaria de agua de lastre

Cuando resulte necesario tomar y descargar agua de lastre en el mismo puerto con el fin de facilitar la seguridad de las operaciones relacionadas con la carga, convendrá evitar la descarga innecesaria del agua de lastre que se haya tomado en otro puerto.

## 9.2 Opciones de gestión del agua de lastre

### 9.2.1 Cambio del agua de lastre

Por regla general, los organismos que viven próximos a la costa (incluidos los puertos y los estuarios) y que se descargan en alta mar no sobreviven, como tampoco los organismos oceánicos que se descargan en aguas costeras.

Al cambiar el agua de lastre convendrá tener en cuenta la orientación sobre los aspectos de seguridad del cambio del agua de lastre que se indican en el apéndice 2. Además, se recomiendan las siguientes medidas:

- siempre que sea factible, los buques realizarán las operaciones de cambio de agua de lastre en aguas profundas, en altamar y lo más lejos de la costa que sea posible. Cuando ello no pueda ser, regirán prescripciones elaboradas en el marco de acuerdos regionales, concretamente en las zonas situadas a menos de 200 millas marinas de la costa. En consonancia con 9.1.2 *supra*, deberá descargarse toda el agua de lastre hasta que cese la succión, y emplear a ser posible bombas de agotamiento o eductores;
- cuando se aplique el método del flujo continuo en altamar bombeando agua de lastre en el tanque o bodega hasta que rebose, se bombeará como mínimo tres veces el volumen del tanque;
- en los casos en que no sea posible proceder al cambio del agua de lastre en altamar, el Estado rector del puerto podrá aceptar que tales operaciones se lleven a cabo en zonas designadas para ello; y
- otras opciones para el cambio de agua de lastre aprobadas por el Estado rector del puerto.

### 9.2.2 Descarga mínima o nula del agua de lastre

En los casos en que no sea posible cambiar el agua de lastre, ni quepan otras opciones, se podrá retener el agua de lastre en los tanques o bodegas. Si esto no es posible, el buque deberá descargar sólo la cantidad mínima esencial de agua de lastre, conforme a las estrategias para contingencias de los Estados rectores de puertos.

### 9.2.3 Descarga en instalaciones de recepción

Si el Estado rector del puerto cuenta con instalaciones de recepción para el agua de lastre y/o los sedimentos, convendrá utilizarlas.

### 9.2.4 Tecnologías y tratamientos incipientes y nuevos

9.2.4.1 Una vez que se demuestre su viabilidad, los nuevos e incipientes tratamientos y tecnologías podrán sustituir a las opciones existentes o utilizarse junto a ellas. Tales tratamientos podrían consistir en métodos térmicos, de filtración, de desinfección, incluida la luz ultravioleta, y otros que sean aceptables para el Estado rector del puerto.

9.2.4.2 Los resultados en cuanto a la aplicación y eficacia de las nuevas tecnologías de gestión del agua de lastre y el equipo de control conexo se notificarán a la Organización a fin de proceder a su evaluación e incorporación, según convenga, en las presentes Directrices.

#### 10. Consideraciones relativas al Estado rector del puerto

La presente información se facilita con carácter orientativo a las autoridades del Estado rector del puerto para que apliquen su respectivo programa de gestión del agua de lastre y evalúen los riesgos en relación con el agua de lastre que contiene organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

##### 10.1 Condiciones marcadamente dispares entre los puertos de toma y de descarga

Pueden existir condiciones muy distintas entre el puerto o puertos de origen y el puerto de descarga del agua de lastre. Entre otros ejemplos, cabe mencionar el del lastre de agua dulce descargado en puertos donde el agua tiene un elevado índice de salinidad. Habrá organismos que pueden sobrevivir transferencias tan extremas; sin embargo, es muy remota la posibilidad de que las especies se asienten en tales condiciones.

##### 10.2 Antigüedad del agua de lastre

El tiempo que permanece el agua de lastre en un tanque de lastre cerrado también puede influir en el número de organismos supervivientes por la falta de luz, la reducción de elementos nutritivos y de oxígeno, los cambios de la salinidad y otros factores. No obstante, el tiempo máximo que pueden sobrevivir los organismos en el agua de lastre varía, y en muchos casos se desconoce. Para aplicar este criterio se deberá considerar un mínimo de antigüedad del agua de 100 días. El agua de lastre y los sedimentos pueden contener quistes dinoflagelados y otros organismos capaces de sobrevivir durante un período de tiempo mucho más largo.

##### 10.3 Presencia de organismos combatidos

10.3.1 En algunos casos es posible determinar si una o más especies combatidas están presentes en el agua de un puerto determinado y si se han introducido con el agua de lastre en un buque. En tales casos, la autoridad del Estado rector del puerto receptor podría invocar que se aplicasen las correspondientes medidas de gestión. Sin embargo, aunque no se detecte la presencia de tales especies, hay que tener en cuenta que el buque puede transportar también muchas otras especies no combatidas que, si se descargan en aguas nuevas, podrían ser potencialmente perjudiciales.

10.3.2 Se recomienda a los Estados rectores de puertos que efectúen investigaciones biológicas básicas en sus puertos y que divulguen los resultados de sus investigaciones.

#### 11. Medidas de ejecución y supervisión por parte de los Estados rectores de puertos

11.1 De acuerdo con el enfoque preventivo de protección ambiental, las presentes Directrices se pueden aplicar a todos los buques, a menos que éstos

estén específicamente exentos por el Estado rector del puerto dentro de su jurisdicción. De conformidad con la sección 5.2 supra, las autoridades de los Estados rectores de puertos deberán informar a la Organización sobre la forma en que se aplican las Directrices.

11.2 Los Estados Miembros tienen derecho a regular la gestión del agua de lastre mediante su legislación nacional. No obstante, toda restricción de las descargas de lastre deberá notificarse a la Organización.

11.3 En todos los casos, la autoridad del Estado rector del puerto deberá tener en cuenta el efecto general de los procedimientos de descarga de agua de lastre y sedimentos sobre la seguridad de los buques y de las personas a bordo. Las Directrices resultarán ineficaces si su cumplimiento depende de la aceptación de medidas operacionales que pongan en peligro al buque o a su tripulación. Los Estados rectores de puertos no deben exigir al capitán ninguna medida que pueda poner en peligro la vida de los tripulantes o la seguridad del buque.

11.4 Es fundamental que los procedimientos de gestión del agua de lastre y los sedimentos sean eficaces, ecológicos y viables, y que estén pensados para reducir al mínimo los costes y las demoras ocasionados a los buques y basados en las presentes Directrices siempre que sea posible.

11.5 Las instrucciones o prescripciones que hayan de seguir los buques deben comunicarse con antelación suficiente y ser claras y concisas.

11.6 Los Estados rectores de los puertos deberán proporcionar a los buques visitantes toda la información que soliciten sobre la gestión del agua de lastre y sus posibles efectos en relación con los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

11.7 Toda actividad de ejecución o de supervisión deberá llevarse a cabo de manera justa, uniforme y coherente a escala nacional en todos los puertos del Estado rector. Cuando haya razones imperiosas que impidan aplicar procedimientos uniformes a escala nacional, se deberá notificar a la Organización cualquier variación.

11.8 Las autoridades de los Estados rectores de puertos deben supervisar el cumplimiento de los procedimientos, por ejemplo tomando muestras y analizando el agua de lastre y los sedimentos para comprobar si siguen sobreviviendo organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

11.9 Cuando se efectúe la toma de muestras para fines de investigación o supervisión, las autoridades de los Estados rectores de los puertos deberán reducir al mínimo las demoras que ello pueda ocasionar a los buques.

11.10 Cuando la autoridad del Estado rector del puerto vaya a tomar muestras para fines de investigación o supervisión del cumplimiento de los procedimientos, deberá notificarlo al buque con la mayor antelación posible para ayudarle a planificar la asignación de personal y de recursos.

11.11 El capitán tiene la obligación general de prestar una asistencia razonable para dicha supervisión, lo cual puede consistir, entre otras cosas, en facilitar oficiales o tripulantes, planos del buque, registros relativos al lastre y detalles sobre la ubicación de los puntos de muestreo.

11.12 Los métodos de muestreo para fines de investigación y supervisión son responsabilidad de cada Estado rector del puerto. La Organización recibirá con agrado toda información sobre métodos nuevos o innovadores de muestreo y/o análisis, debiendo comunicársele cualquier información pertinente.

11.13 Las autoridades de los Estados rectores de los puertos deberán indicar al capitán o al oficial responsable el propósito con el que se toma la muestra (es decir, supervisión, investigación o ejecución). Los resultados de los análisis de las muestras se pondrán a disposición de las empresas navieras cuando éstas lo soliciten.

11.14 Las autoridades de los Estados rectores de los puertos podrán tomar o exigir muestras para analizar el agua de lastre y los sedimentos antes de permitir que un buque descargue agua de lastre en lugares ecológicamente sensibles. Si se comprueba la presencia de organismos acuáticos perjudiciales o agentes patógenos en las muestras, se podrá aplicar la estrategia para contingencias del Estado rector.

## 12. Consideraciones futuras en relación con el cambio de agua de lastre

### 12.1 Necesidades de investigación

A corto plazo, las medidas operacionales, como el cambio del agua de lastre, pueden ser suficientes; sin embargo, hay una necesidad evidente de proseguir las investigaciones. Las presentes Directrices se revisarán y ajustarán a la luz de los resultados acerca de las nuevas opciones de gestión del agua de lastre.

### 12.2 Evaluación a largo plazo de los aspectos relacionados con la seguridad del cambio del agua de lastre

Dada la necesidad de evaluar los riesgos potenciales y las posibles consecuencias en relación con los distintos tipos de buques y operaciones, las partes interesadas deben realizar estudios detallados sobre los siguientes aspectos y facilitar información al respecto:

- experiencia adquirida al efectuar el cambio de agua de lastre en el mar, incluidas las muestras obtenidas y los procedimientos seguidos;
- precauciones operacionales y procedimientos aplicados para evitar los posibles riesgos y consecuencias de efectuar el cambio de agua de lastre en el mar;
- evaluación de los márgenes de seguridad con respecto a la altura metacéntrica y los esfuerzos reales comparados con los límites admisibles para la navegación especificados en el cuadernillo de asiento y estabilidad y en el manual de carga aprobados, en relación con los distintos tipos de buque y condiciones de carga;
- riesgos que pueden surgir por cuestiones relativas al factor humano en relación con una ejecución juiciosa del cambio de agua de lastre en el mar realizada de manera que no sea totalmente prudente;

- procedimientos operacionales anteriores al inicio del cambio de agua de lastre en el mar y puntos de comprobación durante dicho cambio;
- amplitud de la formación y la gestión necesarias para garantizar que se supervisa y controla eficazmente a bordo el proceso de cambio de agua de lastre en el mar;
- plan de acción para poner en marcha procedimientos especiales si se produce una emergencia que pueda afectar al cambio de agua de lastre en el mar; y
- proceso de toma de decisiones, teniendo en cuenta los aspectos de seguridad pertinentes, tales como la situación del buque, las condiciones meteorológicas, el funcionamiento de las máquinas, la inspección y el mantenimiento del sistema de lastre, la seguridad de la tripulación y la disponibilidad de ésta.

### 13. Proyecto del sistema de lastre

Los fabricantes, los propietarios y las sociedades de clasificación deberán tener en cuenta las presentes Directrices cuando se proyecten nuevos buques o se modifiquen los existentes.

### 7. Resolución A.869(20)

#### Directrices para facilitar la lucha contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos de conformidad con el artículo 7 y el anexo del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990

La Asamblea,

Recordando el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas relativas a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

Recordando también la resolución A.625(15) relativa a las Medidas para facilitar la entrada y el despacho aduanero de medios de respuesta contra la contaminación del mar en situaciones de emergencia,

Consciente de que en el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (Convenio de Cooperación), 1990, y en particular en su artículo 7, se estipula, entre otras cosas, que cada Parte en el Convenio de Cooperación adoptará las medidas de carácter jurídico o administrativo necesarias para facilitar 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 la entrada, salida y paso con rapidez por su territorio de dicho personal, mercancías, materiales y equipo,

Consciente también de que el Anexo del Convenio de Cooperación prevé el reembolso de los gastos derivados de la prestación de asistencia,

Consciente además de que la experiencia obtenida en las respuestas a sucesos graves de contaminación por hidrocarburos en que se necesitan recursos que se encuentran fuera de un país ha demostrado la importancia crítica que tienen los procedimientos administrativos para facilitar rápidamente la provisión de asistencia y el despliegue de recursos humanos y equipo,

Tomando nota de las decisiones adoptadas y las recomendaciones hechas por el Comité de Protección del Medio Marino en su 38° período de sesiones,

1. Aprueba las Directrices para facilitar la lucha contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. Insta a las Partes Contratantes del Convenio de Cooperación antedicho a que implanten las Directrices;
3. Insta asimismo a todos los Gobiernos Miembros a que implanten las Directrices;
4. Pide al Comité de Protección del Medio Marino que mantenga las Directrices sometidas a examen teniendo en cuenta la experiencia adquirida con su utilización.

#### ANEXO

Directrices para facilitar la lucha contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos de conformidad con el artículo 7 y el anexo del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990

1. Cuando un Estado precise asistencia a raíz de producirse un suceso de contaminación por hidrocarburos, podrá solicitarla de otros Estados, indicando el tipo y amplitud de la asistencia requerida. El Estado al que haya sido dirigida la petición se pronunciará con prontitud sobre ella e informará al Estado solicitante de si puede o no prestarla, indicando la amplitud y condiciones de la que pueda ofrecer.
2. Los Estados interesados deberán cooperar para facilitar con prontitud la prestación de la asistencia acordada con arreglo al párrafo 1 de las presentes Directrices, incluida, en su caso, la adopción de medidas destinadas tanto a reducir al mínimo las consecuencias y los efectos del suceso de contaminación por hidrocarburos como a prestar ayuda general. Cuando los Estados no hayan suscrito acuerdos bilaterales o multilaterales que prevean la asistencia mutua, ésta se deberá prestar con arreglo a las siguientes disposiciones, salvo que los Estados acuerden otra cosa.
3. La supervisión, el control y la coordinación generales de las operaciones de lucha contra el suceso y de la asistencia facilitada incumben al Estado solicitante. El personal que facilite el Estado que presta asistencia está normalmente a cargo de la supervisión operacional inmediata de su personal y

equipo. El personal que participe en las operaciones de asistencia deberá actuar con arreglo a la legislación pertinente del Estado solicitante, el cual debe procurar informar al Estado que presta la asistencia acerca de dicha legislación. Las autoridades competentes del Estado solicitante cooperarán con la autoridad que designe el Estado que presta la asistencia.

4. El Estado solicitante deberá aportar, en la medida de sus recursos, las instalaciones y los servicios locales necesarios para una administración correcta y eficaz de la asistencia, incluidas las operaciones de descontaminación, y deberá garantizar la protección y el retorno del personal, el equipo y el material enviados a tal efecto a su territorio por el Estado que presta la asistencia, o en su nombre.

5. El Estado solicitante deberá hacer todo lo posible por conceder al Estado que presta asistencia y al personal que actúe en su nombre los privilegios, las inmunidades y los medios necesarios para desempeñar con agilidad las funciones de asistencia. No se deberá exigir al Estado solicitante que aplique esta disposición a sus propios nacionales o residentes permanentes, ni que les conceda dichos privilegios e inmunidades.

6. Todo Estado, a petición del Estado solicitante o del que presta asistencia, deberá procurar facilitar el tránsito por su territorio, desde y hacia el Estado solicitante, del personal, el equipo y los bienes debidamente notificados que intervengan en la operación de asistencia.

7. El Estado solicitante deberá facilitar la entrada, permanencia y salida de su territorio nacional del personal, el equipo y los bienes debidamente notificados que intervengan en la operación de asistencia.

8. En cuanto a los actos que resulten directamente de la asistencia prestada, el Estado solicitante deberá indemnizar al Estado que presta asistencia por la pérdida del equipo o de otros bienes pertenecientes a éste y por los daños ocasionados a los mismos. El Estado solicitante deberá también reembolsar al Estado que presta asistencia los gastos que haya tenido al prestar asistencia por la muerte o lesiones de personas, o por la pérdida de bienes o los daños a los mismos pertenecientes al personal que actúa en nombre del Estado que preste asistencia. Ello no impedirá que el Estado solicitante procure ser reembolsado como parte de su reclamación en virtud del convenio de indemnización que proceda.

9. Los Estados interesados deberán cooperar estrechamente para facilitar la solución de las diligencias legales y reclamaciones que puedan derivarse de las operaciones de asistencia.

10. El Estado afectado o solicitante podrá en cualquier momento, previa consulta y mediante notificación, solicitar que se ponga término a la asistencia recibida o facilitada con arreglo al presente Convenio. Una vez presentada dicha solicitud, los Estados interesados deberán consultarse entre sí para adoptar las medidas necesarias para poner debido término a la asistencia.

11. Como la prestación de asistencia no se debe demorar por razones administrativas o de otro tipo, se deberá aprobar la legislación necesaria durante la etapa de preparación, es decir, antes de que ocurra el suceso para el que haya que prestar asistencia. Esto es especialmente importante en relación con los párrafos 4 a 8 anteriores.

/...

12. Los Estados interesados deberán introducir medidas de facilitación análogas cuando se facilite personal o equipo en nombre del propietario de un buque o cargamento o de otras entidades pertinentes.

13. En algunos sucesos de contaminación por hidrocarburos, puede ocurrir que el propietario de un buque o cargamento u otra entidad privada esté en mejor situación de solicitar equipo y materiales especializados y operarios debidamente formados para que sirvan de ayuda en las operaciones de limpieza. Con el fin de aprovechar la disponibilidad de tales recursos y de garantizar su rápida utilización, el Estado solicitante o al que se ofrece asistencia deberá facilitar la entrada, el despacho y el regreso posterior de las personas, los materiales y el equipo facilitados. En la medida de lo posible, las autoridades públicas deberán eximir de los impuestos aduaneros, sobre consumos o de otra índole al equipo y los materiales facilitados temporalmente con objeto de prestar asistencia en la lucha contra un suceso de contaminación por hidrocarburos.

#### 8. Resolución A.871(20)

##### Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje

La Asamblea,

Habiendo examinado los propósitos generales del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada y, en especial, el artículo III del mismo,

Observando con preocupación el número de incidentes relacionados con el polizonaje, la posibilidad de que se obstaculice el tráfico marítimo, el impacto de tales incidentes sobre la seguridad operacional del buque así como los riesgos considerables para los polizones, inclusive el de perder la vida,

Recordando que el Convenio internacional sobre polizonaje, 1957, mediante el cual se intentó establecer un régimen internacionalmente aceptable para resolver la cuestión de los polizones, todavía no ha entrado en vigor,

Estando de acuerdo en que, a los efectos de la presente resolución, se define como polizón a la persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarcará en el buque, sin el consentimiento del propietario, del capitán o de cualquier otra persona responsable, o a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido del puerto, y que el capitán notifica como tal polizón a las autoridades pertinentes,

Teniendo en cuenta que algunos polizones pueden ser personas en busca de asilo o refugiados, lo que les daría derecho a que se les aplicasen los procedimientos pertinentes recogidos en los instrumentos internacionales y legislaciones nacionales,

Consciente de que, en ausencia de un procedimiento internacionalmente acordado que aborde la cuestión de los polizones, tanto los capitanes de buques como las compañías navieras, los propietarios y los armadores, se enfrentan a graves dificultades para desembarcar a los polizones y entregarlos a las autoridades pertinentes,

Reconociendo las dificultades de los Gobiernos Miembros para aceptar polizones a fin de examinar su situación antes de proceder a su repatriación y de autorizar a los buques implicados a que salgan del puerto,

Reconociendo, por consiguiente, la necesidad de establecer orientaciones prácticas y detalladas sobre los procedimientos que habrán de seguir todas las autoridades y personas interesadas a fin de que el retorno o la repatriación de los polizones pueda llevarse a cabo de un modo aceptable y humanitario,

Estando de acuerdo en que la existencia de tales orientaciones no deberá entenderse en modo alguno como que se tolera o fomenta el polizonaje u otras migraciones ilegales, y que éstas no habrán de socavar los esfuerzos para combatir los problemas de índole distinta relativos al tráfico de indocumentados o de seres humanos en general,

Estimando que el mejor modo de solucionar actualmente los casos de polizonaje es mediante la cooperación estrecha entre todas las autoridades y personas interesadas,

Estimando además que en circunstancias normales, mediante esa cooperación, los polizones deberán ser, tan pronto como sea posible, desembarcados y devueltos a su país de nacionalidad/ciudadanía o al puerto de embarco, o a cualquier otro país que esté dispuesto a aceptarlos,

Reconociendo que los casos de polizonaje habrán de resolverse humanitariamente por todas las partes interesadas, las cuales deben otorgar la debida importancia a la seguridad operacional del buque y a la seguridad de la tripulación,

Instando al mismo tiempo a las autoridades nacionales, las autoridades portuarias, los propietarios y los capitanes de buques a que adopten todas las medidas de precaución razonables a fin de evitar que los polizones puedan acceder a los buques,

Habiendo examinado las recomendaciones formuladas por el Comité de Facilitación en su 25º período de sesiones,

1. Aprueba las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, texto que constituye el anexo de la presente resolución;
2. Insta a los gobiernos a que implanten en sus políticas y prácticas nacionales los procedimientos recomendados en las Directrices adjuntas;
3. Insta también a los gobiernos a que traten los casos de polizonaje en un espíritu de cooperación con las otras partes interesadas, teniendo en cuenta la asignación de responsabilidades establecida en las Directrices adjuntas;
4. Invita a las compañías navieras, propietarios de buques y armadores a que asuman las responsabilidades pertinentes establecidas en las Directrices adjuntas, y a que proporcionen orientación a sus capitanes y tripulaciones sobre sus respectivas responsabilidades en los casos de polizonaje;

5. Invita a los gobiernos a que, en cooperación con el sector, elaboren estrategias globales para impedir que polizones potenciales logren introducirse en los buques;
6. Pide al Comité de Facilitación que continúe vigilando la eficacia de las Directrices adjuntas basándose en la información que faciliten los gobiernos y el sector, las mantenga sometidas a examen y adopte cualquier otra medida que estime necesaria a la luz de los acontecimientos, incluida la elaboración de un instrumento vinculante;
7. Revoca la circular FAL.2/Circ.43.

ANEXO

Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje

1. Los capitanes, propietarios de buques<sup>11</sup>, autoridades portuarias, administraciones nacionales y otros organismos, incluidas empresas de seguridad, son responsables de colaborar para evitar el acceso ilícito a un buque mientras éste se halle en puerto. No obstante, independientemente de la eficacia de las medidas normales de seguridad a bordo y en el puerto, con frecuencia se dan casos en que los polizones logran introducirse en los buques, ya sea ocultos en la carga o embarcando subrepticamente.
2. A los efectos de las presentes Directrices, por polizón se entiende una persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarcará en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable y a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido de puerto, y que el capitán notifica como polizón ante las autoridades pertinentes.
3. La resolución de los casos de polizonaje es difícil debido a las distintas legislaciones nacionales de los diversos países que pueden estar implicados: el país de embarco, el de desembarco, el Estado de abanderamiento del buque, el del país de la nacionalidad/ciudadanía aparente, alegada o real del polizón y los países de tránsito durante la repatriación.
4. Sin embargo, algunos principios básicos pueden ser de aplicación general. Éstos son los siguientes:
  1. El reconocimiento de que los polizones que llegan o entran a un país sin la documentación exigida lo hacen por lo general, ilegalmente. Las decisiones sobre el modo de abordar tales situaciones corresponden a los países en los que se registra dicha llegada o entrada.

---

<sup>11</sup> Inclusive cualquier persona o parte que actúe en nombre del propietario del buque.

2. Los polizones que buscan asilo deben ser tratados de conformidad con los principios de protección internacionales establecidos en los instrumentos internacionales<sup>12</sup> y la legislación nacional pertinente.
  3. El propietario del buque y su representante en el lugar, es decir, el capitán, así como las autoridades portuarias y las administraciones nacionales deberán colaborar en la mayor medida posible para tratar los casos de polizonaje.
  4. Los propietarios de buques y sus representantes en el lugar, los capitanes, las autoridades portuarias y las administraciones nacionales deberán prever medidas de seguridad para impedir, en la medida de lo posible, que puedan subir a bordo los posibles polizones o, en su defecto, que les permita descubrirlos antes de que el buque llegue a puerto. En los casos en que así esté previsto en la legislación nacional, las autoridades nacionales deberán estudiar la posibilidad de procesar a los polizones por intrusión en la propiedad de la compañía naviera o los daños ocasionados a ésta o a la carga.
  5. Todas las Partes han de tener claro que un registro apropiado puede reducir al mínimo el riesgo de que se den casos de polizonaje y que también puede salvar la vida de algún polizón que permanezca oculto en un lugar que vaya a ser sellado o tratado químicamente.
  6. Los países deberán admitir a los polizones que sean devueltos y tengan la nacionalidad plena o la ciudadanía de ese país o el derecho de residir en ellos.
  7. El país del puerto de embarco inicial de un polizón deberá, normalmente, aceptar el regreso del mismo para examinar su situación a la espera de una decisión definitiva sobre el caso.
  8. Se realizarán todos los esfuerzos necesarios para evitar situaciones en las que un polizón deba ser detenido indefinidamente a bordo de un buque. A este respecto, los países cooperarán con el propietario del buque para disponer el regreso del polizón a un país adecuado.
  9. Todas las partes interesadas abordarán los casos de polizonaje de acuerdo con principios humanitarios, prestando siempre la debida atención a la seguridad operacional del buque y al bienestar del polizón.
5. Como primera medida, es preciso determinar y acordar un marco para la atribución de las diversas responsabilidades, derechos y obligaciones de las partes interesadas. Se propone la siguiente asignación de responsabilidades:
1. El capitán deberá:

---

<sup>12</sup> Se hace referencia a las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951, y del Protocolo de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados, de 31 de enero de 1967.

- 1.1 realizar todos los esfuerzos necesarios para determinar inmediatamente el puerto de embarco del polizón;
  - 1.2 realizar todos los esfuerzos necesarios para establecer la identidad, incluida la nacionalidad o ciudadanía del polizón;
  - 1.3 elaborar una declaración que contenga toda la información relativa al polizón, especificada en el impreso normalizado adjunto a las presentes Directrices, para su presentación a las autoridades competentes;
  - 1.4 notificar la existencia de un polizón y todos los pormenores al propietario del buque y a las autoridades pertinentes del puerto de embarco, del próximo puerto de escala y del Estado de abanderamiento;
  - 1.5 no apartarse de la travesía prevista para intentar el desembarco de un polizón en un país, a menos que la repatriación se haya dispuesto contando con documentación suficiente y con un permiso de desembarco, o la justifiquen razones de seguridad o clemencia;
  - 1.6 asegurarse de que el polizón es presentado a las autoridades pertinentes en el próximo puerto de escala, de conformidad con lo que éstas prescriban;
  - 1.7 adoptar medidas adecuadas para garantizar la seguridad, estado general de salud y bienestar del polizón hasta su desembarco.
2. El propietario del buque o la empresa naviera deberán:
    - 2.1 asegurarse de que se notifica la existencia de un polizón y se comunica toda la información sobre el caso a las autoridades pertinentes del puerto de embarco, del próximo puerto de escala y del Estado de abanderamiento;
    - 2.2 dar cumplimiento a toda decisión legalmente adoptada por las autoridades nacionales competentes del puerto de desembarco, respecto del traslado del polizón.
3. El país del primer puerto de escala previsto después del descubrimiento de un polizón (puerto de desembarco) deberá:
    - 3.1 aceptar al polizón a fin de examinar su situación conforme a las leyes nacionales de ese país y, si a juicio de la autoridad nacional ello facilita las cosas, permitir que el propietario del buque y su representante, así como el corresponsal competente o designado del club P e I tomen contacto con el polizón;
    - 3.2 examinar la posibilidad de autorizar su desembarco y facilitarle un alojamiento seguro, a expensas del propietario del buque o del agente marítimo, si se considera necesario y con arreglo a la legislación nacional, cuando:
      - 3.2.1 el caso contemplado en 3.1 no se haya resuelto en el momento en que el buque zarpe, o

- 3.2.2 las autoridades nacionales se hayan cerciorado de que se han previsto y se van a tomar medidas para un rápido regreso o repatriación del polizón por otros medios (posiblemente a expensas del propietario del buque o del agente marítimo), o
  - 3.2.3 la presencia del polizón a bordo puede poner en peligro la seguridad operacional del buque;
  - 3.3 prestar asistencia, cuando sea necesario, para identificar y establecer la nacionalidad o la ciudadanía del polizón;
  - 3.4 ayudar, cuando sea necesario, a establecer la validez y autenticidad de los documentos del polizón;
  - 3.5 proporcionar orientaciones, para la entrega del polizón en el puerto de embarco, el país de nacionalidad o ciudadanía o algún otro país al cual se le puedan dar legalmente instrucciones, en colaboración con el propietario del buque o su representante designado;
  - 3.6 en colaboración con el propietario del buque o sus representantes designados, examinar los medios y orientaciones para la repatriación o devolución, manteniéndolos informados, en la medida de lo posible, del nivel de gastos que supone la detención del polizón y esforzarse por mantenerlos a un nivel mínimo;
  - 3.7 examinar la posibilidad de aligerar las sanciones normalmente impuestas si los propietarios del buque cooperan con las autoridades encargadas de la supervisión de modo satisfactorio a juicio de éstas en la adopción de medidas encaminadas a evitar el transporte de polizones;
  - 3.8 expedir, si es necesario, en el caso de que el polizón no cuente con documentos de identidad o de viaje, un documento dando fe de las circunstancias de su embarco y llegada que permita el regreso del polizón ya sea a su país de origen, al del puerto de embarco o a cualquier otro país al cual pueda ser enviado legalmente por cualquier medio de transporte;
  - 3.9 entregar dicho documento de presentación al funcionario de transporte encargado de llevar a cabo la devolución del polizón;
  - 3.10 tener debidamente en cuenta, cuando se dispone la detención o devolución del polizón, los intereses del propietario del buque o del agente así como las consecuencias para los mismos de tales disposiciones, en la medida en que ello sea compatible con el mantenimiento del control, sus tareas y obligaciones legales respecto del polizón, y que no grave excesivamente los fondos públicos.
4. El país del puerto de embarco inicial del polizón (es decir, el país en el que el polizón subió a bordo por primera vez) deberá:

/...

- 4.1 aceptar a todo polizón que le sea devuelto y que posea su nacionalidad o ciudadanía o un permiso de residencia;
  - 4.2 aceptar, en circunstancias normales, a un polizón para examinar su caso cuando se haya determinado el puerto de embarco de modo satisfactorio a juicio de las autoridades del país receptor;
  - 4.3 capturar y detener al polizón, en los casos en los que la legislación nacional lo permita, si se le descubre antes de que el buque zarpe en el propio buque o en la carga destinada a éste; entregar el posible polizón a las autoridades locales para su examen y posible devolución: no se impondrá al propietario del buque carga alguna para cubrir los gastos de detención o, si corresponde, de regreso, ni le será impuesta sanción alguna;
  - 4.4 capturar y detener al polizón en los casos en los que la legislación nacional lo permita; si éste es descubierto mientras el buque se encuentra en las aguas territoriales del país del puerto de embarco o en otro puerto del mismo país (y el buque no ha hecho, mientras tanto, escala en el puerto de otro país) no se exigirá al propietario el pago de ningún gasto relacionado con la detención y no se le aplicará sanción alguna.
5. El país cuya nacionalidad o ciudadanía parece o pretende poseer el polizón deberá:
- 5.1 realizar todos los esfuerzos necesarios para contribuir a establecer la identidad y la nacionalidad o ciudadanía del polizón y para proporcionarle los documentos pertinentes, una vez que se haya comprobado que el polizón posee la nacionalidad o ciudadanía que ha declarado;
  - 5.2 aceptar al polizón cuando se haya establecido su nacionalidad o ciudadanía.
6. El Estado de abanderamiento del buque deberá:
- 6.1 estar dispuesto, en la medida de lo posible, a prestar asistencia al capitán/propietario del buque o a la autoridad pertinente del puerto de desembarco para identificar al polizón o establecer su nacionalidad o ciudadanía;
  - 6.2 estar dispuesto a realizar las gestiones necesarias ante las autoridades competentes para facilitar el desembarco del polizón en la primera oportunidad que se presente;
  - 6.3 estar dispuesto a ayudar al capitán/propietario del buque o a la autoridad del puerto de desembarco a tomar las disposiciones necesarias para la devolución o repatriación del polizón.
7. Cualquier país de tránsito durante el proceso de repatriación deberá:
- permitir, a reserva de los requisitos normales de visado, el tránsito por sus puertos de los polizones que viajen en virtud de las instrucciones o directrices sobre la devolución del país del puerto de desembarco.

APÉNDICE

INFORMACIÓN RELATIVA AL POLIZÓN

INFORMACIÓN RELATIVA AL BUQUE

Nombre del buque:  
Número IMO:  
Pabellón:  
Compañía:  
Dirección de la compañía:  
Agente en el próximo puerto:  
Dirección del agente:  
SIRC:  
Número de Inmarsat:  
Puerto de registro:  
Nombre del capitán:

Fotografía del polizón

INFORMACIÓN RELATIVA AL POLIZÓN:

Fecha/hora en que se le descubrió a bordo:  
Lugar de embarco:  
País de embarco:  
Tiempo de estancia en el país de embarco:  
Fecha/hora del embarco:  
Puerto de destino al que pretenda llegar:  
Destino final al que pretenda llegar (si difiere):  
Motivos por los que declara haber embarcado en el buque:

N° de pasaporte provisional:  
Fecha de expedición:  
Lugar de expedición:  
Fecha en que caduca:  
Expedido por:

Domicilio particular:

Apellidos:  
Nombre:  
Nombre por el que se le conoce:  
Religión:  
Sexo:  
Fecha de nacimiento:  
Lugar de nacimiento:  
Nacionalidad declarada:  
Tipo de documento de identidad:

Ciudad:  
País:  
Profesión(es):  
Empleador(es): [nombres y direcciones]

Domicilio en el país de embarque:

N° de pasaporte:  
Fecha de expedición:  
Lugar de expedición:  
Fecha en que caduca:  
Expedido por:

Estatura (cms):  
Peso (kg):  
Color de piel:  
Color de ojos:  
Color del cabello:  
Forma de la cabeza/cara:  
Señas/características: [p.ej.,  
cicatrices, tatuajes, etc.]

N° del documento de identidad:  
Fecha de expedición:  
Lugar de expedición:  
Fecha en que caduca:  
Expedido por:

Primer idioma:  
Habla                    Lee                    Escribe  
  
Otros idiomas:  
Habla                    Lee                    Escribe

N° de libreta de inscripción marítima:  
Fecha de expedición:  
Lugar de expedición:  
Fecha en que caduca:  
Expedida por:

Estado civil:  
Nombre de la esposa:  
Nacionalidad de la esposa:  
Domicilio de la esposa:

Nombre de los padres:  
Nacionalidad de los padres:  
Domicilio de los padres:

/...

**OTROS PORMENORES**

Método de embarco del polizón, incluidas las personas involucradas (por ejemplo, tripulación, trabajadores del puerto, etc.), y si se introdujo con la carga/contenedores o se ocultó en el buque:

Inventario de las posesiones del polizón:

¿Recibió ayuda para subir a bordo? ¿le ayudó a hacerlo algún miembro de la tripulación? En caso afirmativo, ¿se realizó algún pago por esa ayuda?

Otro tipo de información (por ejemplo, nombres y direcciones de colegas, jefes de la comunidad, por ejemplo, el alcalde o el jefe de la tribu, contactos en otras partes del mundo):

Declaración realizada por el polizón:

Declaración realizada por el capitán (incluidas todas las observaciones sobre la credibilidad de la información facilitada por el polizón):

Fecha(s) del/de los interrogatorio(s):

Firma del polizón

Firma del capitán

Fecha:

Fecha:

9. Resolución A.872(20)

Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional

La Asamblea,

Habiendo examinado el objetivo general del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, y en particular el artículo III del mismo,

Recordando que el Comité de Facilitación, consciente del azote del narcotráfico, aprobó en su 17° período de sesiones, celebrado en 1987, la circular FAL.5/Circ.1/Rev.1, titulada "Prevención del contrabando de drogas en buques dedicados al tráfico internacional: Directrices para uso de propietarios de buques, gente de mar y otras personas estrechamente relacionadas con la utilización de los buques",

Recordando además que, en su décimonoveno período de sesiones ordinario, había instado al Comité de Facilitación a que acelerara la revisión de las Directrices antedichas, que también deberían incluir medidas para combatir el tráfico ilícito de productos precursores,

Reconociendo la urgente necesidad de establecer una colaboración del ámbito internacional para suprimir el tráfico marítimo ilícito según se contempla en la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, de 1988,

Reconociendo además los derechos y obligaciones pertinentes recogidos en el derecho internacional marítimo, incluidos el principio de libertad de navegación y el derecho de paso inocente,

Preocupada de que el tráfico ilícito de drogas y el transporte de productos precursores afectan seriamente al transporte marítimo lícito,

Tomando nota con satisfacción de la elaboración de directrices encaminadas a prevenir y suprimir los actos ilícitos a que se hace mención en la presente resolución, elaboradas por los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales pertinentes,

Agradeciendo la valiosa contribución de la ICS por medio de su publicación titulada "Drug Trafficking and Drug Abuse - Guidelines for Owners and Masters on Prevention, Detection and Recognition" en la que se basa una considerable parte del anexo de la presente resolución,

1. Aprueba las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, que figuran en el anexo de la presente resolución;

2. Insta a los Gobiernos Miembros a que implanten sin demora las Directrices adjuntas, de conformidad con el derecho marítimo internacional, y a que las pongan en conocimiento de los capitanes de puerto, compañías navieras,

/...

propietarios y operadores de buques, capitanes y todas las demás partes interesadas;

3. Pide al Comité de Facilitación que mantenga las Directrices sometidas a un examen constante y a que las actualice, según sea necesario, en función de la experiencia adquirida; y

4. Revoca la circular FAL.5/Circ.1/Rev.1.

#### ANEXO

### Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional

#### ÍNDICE

#### PREÁMBULO

#### CAPÍTULO 1 - PREVENCIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS

1. PROCEDIMIENTOS ADUANEROS
  - 1.1 Medidas de los funcionarios de aduanas
  - 1.2 Información con respecto a la tripulación
  - 1.3 Función de las compañías navieras
  - 1.4 Seguridad de la carga
  - 1.5 Seguridad en el puerto o en el terminal cuando la compañía naviera ejerza el control de los servicios
  - 1.6 Seguridad en general
  - 1.7 Seguridad relativa al personal
  - 1.8 Generalidades
2. POSIBILIDAD DE EMBARQUE ILÍCITO EN LOS BUQUES
  - 2.1 Introducción manifiesta o secreta de drogas y su ocultamiento dentro del buque
  - 2.2 Introducción indirecta y ocultamiento de drogas dentro del buque
  - 2.3 Confabulación para introducir y ocultar drogas dentro del buque
  - 2.4 Ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque
3. FUNCIONES DE LAS COMPAÑÍAS EXPLOTADORAS POR LO QUE RESPECTA A LA SEGURIDAD DEL BUQUE
  - 3.1 Enseñanza y formación de la tripulación
  - 3.2 Coordinación entre las autoridades locales y la compañía explotadora
  - 3.3 Reconocimiento del riesgo del tráfico ilícito
  - 3.4 Examen de la seguridad del buque
  - 3.5 Personal disponible para la seguridad del buque
  - 3.6 Cuidado especial con la carga en contenedores
4. MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA SEGURIDAD FÍSICA DEL BUQUE
  - 4.1 Seguridad de los servicios en tierra

- 4.2 Seguridad a bordo del buque
  - 4.2.1 Control del acceso al buque e identificación
  - 4.2.2 Precauciones mientras el buque se halle en puerto
  - 4.2.3 Acceso de personas que no sean tripulantes
- 4.3 Precauciones generales en los buques
- 4.4 Medidas contra el ocultamiento de drogas en la parte exterior del buque
  - 4.4.1 Iluminación
  - 4.4.2 Vigilancia desde el buque
  - 4.4.3 Búsquedas por debajo de la línea de flotación
- 4.5 Control del personal
- 4.6 Posibilidad de implicar al personal de a bordo en el tráfico de drogas
  - 4.6.1 Individualmente
  - 4.6.2 Confabulación organizada

## 5. DETECCIÓN DE DROGAS OCULTAS

- 5.1 Registros a bordo
- 5.2 Planificación de los registros a bordo
- 5.3 Tipos de registro a bordo
  - 5.3.1 Registro reactivo
  - 5.3.2 Registro rápido
  - 5.3.3 Registro preventivo
- 5.4 Métodos de registro
  - 5.4.1 Registro físico
  - 5.4.2. Sistemas de rayos X
  - 5.4.3 Exploración iónica
  - 5.4.4 Empleo de perros
  - 5.4.5 Consideraciones adicionales

## 6. OCULTAMIENTO DE DROGAS A BORDO E INDICIOS REVELADORES

- 6.1 A bordo del buque
- 6.2 Lugares de ocultamiento a bordo del buque
- 6.3 Circunstancias sospechosas a bordo
- 6.4 Controles propuestos a los capitanes y oficiales del buque
- 6.5 Observación de las pautas de comportamiento
- 6.6 Circunstancias sospechosas en el mar
- 6.7 Circunstancias sospechosas en tierra

## 7. MEDIDAS QUE PROCEDERÁ ADOPTAR AL ENCONTRAR DROGAS

- 7.1 Orientación general
- 7.2 Consideraciones para garantizar la seguridad personal
- 7.3 Orientación concreta

## 8. SUSTANCIAS MEDICINALES PERMITIDAS A BORDO

- 8.1 Sustancias medicinales utilizadas a bordo
- 8.2 Sustancias medicinales de tráfico comercial

## CAPÍTULO 2 - CONTROL DEL TRANSPORTE DE PRECURSORES Y PRODUCTOS QUÍMICOS

- 1. PRECURSORES Y PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN ILÍCITA DE ESTUPEFACIENTES O SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS

2. PRECAUCIONES PARA EL TRANSPORTE DE PRECURSORES O PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN DE ESTUPEFACIENTES
3. RECOMENDACIONES PARA LOS PAÍSES PRODUCTORES, DISTRIBUIDORES Y PROVEEDORES DE PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES O PRECURSORES

#### ANEXOS

- ANEXO 1 LISTA DE PRODUCTOS QUÍMICOS ESENCIALES Y PRECURSORES FRECUENTEMENTE UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN DE ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS SICOTRÓPICAS (según la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, suscrita en Viena el 19 de diciembre de 1988)
- ANEXO 2 EQUILIBRIO ENTRE LA OBSERVANCIA FORZOSA Y LA FACILITACIÓN
- ANEXO 3 INCAUTACIONES MUNDIALES
- ANEXO 4 TENDENCIAS MUNDIALES (basadas en el informe de 1992, presentado por la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes, de las Naciones Unidas)
- ANEXO 5 LEGISLACIÓN PENAL
- ANEXO 6 LAS DROGAS Y LA DROGADICCIÓN
- ANEXO 7 GLOSARIO DE TÉRMINOS
- ANEXO 8 LISTA DE PUNTOS DE CONTACTO EN LOS PUERTOS PARA NOTIFICAR SUCESOS RELACIONADOS CON LAS DROGAS

#### Preámbulo

1. En las presentes Directrices se facilita asesoramiento de carácter general que puede servir de orientación a propietarios de buques, gente de mar y demás personas estrechamente relacionadas con la utilización de los buques. Se trata de normas cuyo objeto es ayudar a las compañías navieras, a los capitanes y a los oficiales de buques a combatir el tráfico ilícito de drogas y a reconocer algunos de los síntomas de la dependencia de drogas entre la tripulación. Teniendo en cuenta estas normas, los propietarios de buques tal vez deseen examinar la posibilidad de adoptar o mejorar procedimientos encaminados a evitar delitos de carácter aduanero en sus buques, en particular el contrabando de narcóticos, sustancias sicotrópicas y productos químicos esenciales para la elaboración de drogas. Tales procedimientos tendrán que variar forzosamente de unos buques a otros, en función de las rutas que cubran sus servicios.

2. La Organización Marítima Internacional acordó contribuir al esfuerzo internacional encaminado a combatir más eficazmente el tráfico ilícito de drogas y el Comité de Facilitación preparó en su 17º período de sesiones, celebrado en septiembre de 1987, las "Directrices para la prevención del contrabando de drogas en buques dedicados al tráfico internacional", que fueron aprobadas por el Consejo en su 14º período de sesiones extraordinario, celebrado en noviembre de 1987. Las directrices recogidas a continuación sustituyen a las directrices

/...

provisionales distribuidas mediante la circular FAL.5/Circ.1, de 5 de febrero de 1987.

3. En ciertos casos, la falta de cuidado o de la debida diligencia por parte del capitán y de la tripulación puede facilitar el ocultamiento a bordo de narcóticos, sustancias sicotrópicas o productos químicos precursores.

4. Una elevada proporción del tráfico de drogas se efectúa por mar debido a las oportunidades que presenta el gran volumen de transporte entre los países productores y los países consumidores y a los intentos de los narcotraficantes de penetrar en los mercados ilícitos más rentables. Una vez que el cargamento de drogas ha penetrado en una región, los narcotraficantes y sus agentes tienen pocas dificultades para moverlo dentro de esa región, aprovechándose del deseo de los gobiernos de facilitar el movimiento de personas y mercancías a través de las fronteras.

5. Al considerar las repercusiones del tráfico ilícito de drogas en los medios de transporte comerciales, habrá que tener en cuenta tres factores importantes:

- i) El gran valor de las drogas al entrar de contrabando en grandes cantidades atrae a las principales organizaciones criminales internacionales y a grupos terroristas. La posibilidad de que se presenten episodios de violencia, especialmente ataques armados en el momento de descubrir cualquier cantidad considerable de drogas, no debe pasarse por alto y, por lo tanto, será preciso tomar siempre las debidas precauciones.
- ii) El narcotraficante profesional rara vez transporta él mismo las drogas y, por regla general, encuentra un cómplice que lo haga. Los marinos mercantes son contactados con frecuencia por los narcotraficantes ansiosos de llevar sus productos de los países productores a los países consumidores. Frecuentemente, los marinos no son totalmente conscientes de los riesgos involucrados, que varían desde largas condenas hasta la pena de muerte en algunos países.
- iii) No existen rutas de navegación "seguras" donde las compañías navieras tengan la plena certeza de que no haya sustancias ilícitas en sus buques. Los viajes directos desde los países productores hasta los países consumidores son claramente considerados como peligrosos y reciben especial atención por parte de las autoridades aduaneras. Sin embargo, se están transportando crecientes cantidades de drogas por rutas de circuito y otras rutas, mediante la utilización de puertos en países no productores que, según los narcotraficantes, reducen el riesgo de que su mercancía sea interceptada en los países de destino.

6. El transporte marítimo es vulnerable al tráfico de drogas en dos frentes. En primer lugar, la amenaza de que la droga se oculte en los buques hace que los esfuerzos de las autoridades aduaneras para imponer la ley retrasen la salida de los buques, especialmente los de carga. En segundo lugar, el posible abuso de drogas por parte de la tripulación amenaza la seguridad del buque.

