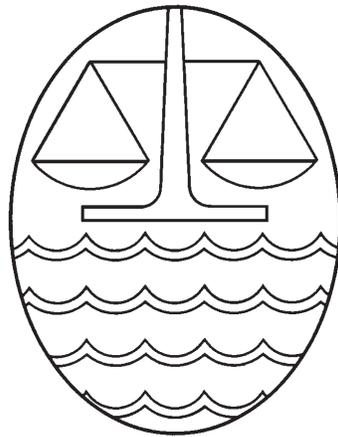


División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar
Oficina de Asuntos Jurídicos

Derecho *del Mar*



Boletín No. 60



Naciones Unidas
Nueva York, 2006

NOTA

Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de los países, territorios, ciudades o zonas, de sus autoridades ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

*

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

ISBN-10 92-1-333373-0

ISBN-13 978-92-1-333373-0

ÍNDICE

Página

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

Situación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención y 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	
1. Cuadro recapitulativo del estado de la Convención y de los Acuerdos conexos, al 31 de marzo de 2006	1
2. Listas cronológicas de las ratificaciones de la Convención y los Acuerdos conexos y de las adhesiones y sucesiones a dichos documentos, al 31 de marzo de 2006.	
a) La Convención	10
b) Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención	12
c) 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	13
3. Declaraciones de Estados	
Polonia: Declaración de 14 de marzo de 2006 formulada en ocasión de la adhesión al 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	14

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

A. Resoluciones pertinentes de la Asamblea General de las Naciones Unidas	
1. Resolución 60/30 de la Asamblea General, de 29 de noviembre de 2005: Los océanos y el Derecho del Mar	15
2. Resolución 60/31 de la Asamblea General, de 29 de noviembre de 2005: La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos	31
B. Legislación nacional	
1. Noruega	
A) Reglamento de 25 de febrero de 2005 relativo a la línea de base para determinar la extensión del mar territorial alrededor de la Isla Bouvet	48
B) Lista de coordenadas geográficas de puntos que definen el límite exterior del mar territorial alrededor de la Isla Bouvet	49

2. Eslovenia:	
A) Ley relativa a la zona de protección ecológica y la plataforma continental de la República de Eslovenia, 22 de octubre de 2005	53
B) Código Marítimo (PZ), 2001 (Partes I a IV)	55
C) Ley modificativa del Código Marítimo (PZ-A), 27 de febrero de 2002 . . .	140
D) Ley modificativa del Código Marítimo (PZ-B), 19 de diciembre de 2003 .	141
C. Comunicaciones de los Estados	
Nota verbal de fecha 15 de marzo de 2006 dirigida al Secretario General por la Misión Permanente de Italia ante las Naciones Unidas en referencia a la nota verbal 840/05 de 2 de septiembre de 2005 de la Misión Permanente de la República de Croacia ante las Naciones Unidas, que contiene la Lista de coordenadas geográficas que definen el límite exterior de la zona de protección ecológica y de la pesca de la República de Croacia.	143
 III. OTRAS INFORMACIONES 	
A. Listas de conciliadores y árbitros designados con arreglo al artículo 2 de los anexos V y VII de la Convención	145
B. Corrección a los Boletines Nos. 56 y 57	148

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

Situación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención y 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

1. CUADRO RESUMEN DEL ESTADO DE LA CONVENCIÓN Y DE LOS ACUERDOS CONEXOS, AL 31 DE MARZO DE 2006*

Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)		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 (en vigor desde el 11 de diciembre de 2001)	
	Firma; (<input type="checkbox"/>) declaración	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); (<input type="checkbox"/>) declaración	Firma; (<input type="checkbox"/>) declaración	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p) 1; procedimiento simplificado (ps) 2;	Firma; (<input type="checkbox"/>) declaración	Ratificación; adhesión (a) 3 (<input type="checkbox"/>) declaración
TOTALES	157 (<input type="checkbox"/> 35)	149 (<input type="checkbox"/> 56)	79	122	59 (<input type="checkbox"/> 5)	57 (<input type="checkbox"/> 25)
Afganistán	<input type="checkbox"/>					
Albania		23 de junio de 2003 (a)		23 de junio de 2003 (p)		
Alemania		<input type="checkbox"/> 14 de octubre de 1994 (a)	<input type="checkbox"/>	14 de octubre de 1994	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 19 de diciembre de 2003
Andorra						
Angola	<input type="checkbox"/>	5 de diciembre de 1990				
Antigua y Barbuda	<input type="checkbox"/>	2 de febrero de 1989				
Arabia Saudita	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 24 de abril de 1996		24 de abril de 1996 (p)		
Argelia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 11 de junio de 1996	<input type="checkbox"/>	11 de junio de 1996 (p)		
Argentina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 1 de diciembre de 1995	<input type="checkbox"/>	1 de diciembre de 1995	<input type="checkbox"/>	
Armenia		9 de diciembre de 2002 (a)		9 de diciembre de 2002 (a)		

* El presente cuadro consolidado, que brinda una información rápida y no oficial de referencia en relación con la participación en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los dos Acuerdos de aplicación, ha sido elaborado por la División de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos. Para la información oficial sobre la situación de dichos tratados, se ruega consultar la publicación titulada *Multilateral Treaties deposited with the Secretary-General* (<http://untreaty.un.org/>).

	<p align="center">Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)</p>	<p align="center">Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)</p>	<p align="center">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 (en vigor desde el 11 de diciembre de 2001)</p>
<p>Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)</p>	<p>Ratificación: confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); (□) declaración</p>	<p>Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p) 1; procedimiento simplificado (ps) 2;</p>	<p>Ratificación; adhesión (a); adhesión (a) 3 (□) declaración</p>
Australia	Firma; (□) declaración	Firma	Firma; (□) declaración
Austria	5 de octubre de 1994 □14 de julio de 1995	5 de octubre de 1994 14 de julio de 1995	23 de diciembre de 1999 □19 de diciembre de 2003
Azerbaiyán			
Bahamas	29 de julio de 1983	28 de julio de 1995	16 de enero de 1997 (a)
Bahrein	30 de mayo de 1985		
Bangladesh	□27 de julio de 2001	27 de julio de 2001 (a)	
Barbados	12 de octubre de 1993	28 de julio de 1995 (ps)	22 de septiembre de 2000 (a)
Belarús	□		
Bélgica	□13 de noviembre de 1998	13 de noviembre de 1998	□19 de diciembre de 2003
Belice	13 de agosto de 1983	21 de octubre de 1994 (ps)	14 de julio de 2005
Benin	16 de octubre de 1997	16 de octubre de 1997 (p)	
Bhután	Firma		
Bolivia	□28 de abril de 1995	28 de abril de 1995 (p)	
Bosnia y Herzegovina	12 de enero de 1994 (s)		
Botswana	2 de mayo de 1990	31 de enero de 2005 (a)	
Brasil	□22 de diciembre de 1988	5 de noviembre de 1996 (p)	8 de marzo de 2000
Brunei Darussalam	5 de noviembre de 1996	15 de mayo de 1996 (a)	
Bulgaria	15 de mayo de 1996	25 de enero de 2005	
Burkina Faso	25 de enero de 2005		
Burundi	Firma		
Cabo Verde	□10 de agosto de 1987		
Camboya	Firma		

Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)	Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)	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 (en vigor desde el 11 de diciembre de 2001)
Federación de Rusia	Firma (a) declaración <input type="checkbox"/> 12 de marzo de 1997	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p) 1; procedimiento simplificado (ps) 2; <input type="checkbox"/> 12 de marzo de 1997 (a)	Firma (a) declaración <input checked="" type="checkbox"/> 4 de agosto de 1997
Fiji	<input checked="" type="checkbox"/> 10 de diciembre de 1982	<input checked="" type="checkbox"/> 28 de julio de 1995	<input checked="" type="checkbox"/> 12 de diciembre de 1996
Filipinas	<input type="checkbox"/> 8 de mayo de 1984	<input checked="" type="checkbox"/> 23 de julio de 1997	<input checked="" type="checkbox"/>
Finlandia	<input type="checkbox"/> 21 de junio de 1996	<input checked="" type="checkbox"/> 21 de junio de 1996	<input checked="" type="checkbox"/> 19 de diciembre de 2003
Francia	<input type="checkbox"/> 11 de abril de 1996	<input checked="" type="checkbox"/> 11 de abril de 1996	<input type="checkbox"/> 19 de diciembre de 2003
Gabón	<input checked="" type="checkbox"/> 11 de marzo de 1998	<input checked="" type="checkbox"/> 11 de marzo de 1998 (p)	<input checked="" type="checkbox"/>
Gambia	<input checked="" type="checkbox"/> 22 de mayo de 1984		
Georgia	<input type="checkbox"/> 21 de marzo de 1996 (a)	<input type="checkbox"/> 21 de marzo de 1996 (p)	
Ghana	<input checked="" type="checkbox"/> 7 de junio de 1983		
Granada	<input checked="" type="checkbox"/> 25 de abril de 1991	<input checked="" type="checkbox"/> 28 de julio de 1995 (ps)	
Grecia	<input type="checkbox"/> 21 de julio de 1995	<input checked="" type="checkbox"/> 21 de julio de 1995	<input checked="" type="checkbox"/> 19 de diciembre de 2003
Guatemala	<input checked="" type="checkbox"/> 11 de febrero de 1997	<input type="checkbox"/> 11 de febrero de 1997 (p)	
Guinea	<input type="checkbox"/> 6 de septiembre de 1985	<input checked="" type="checkbox"/> 28 de julio de 1995 (ps)	<input type="checkbox"/> 16 de septiembre de 2005 (a)
Guinea-Bissau	<input checked="" type="checkbox"/> 25 de agosto de 1986		<input checked="" type="checkbox"/>
Guinea Ecuatorial	<input checked="" type="checkbox"/> 21 de julio de 1997	<input type="checkbox"/> 21 de julio de 1997 (p)	
Guyana	<input checked="" type="checkbox"/> 16 de noviembre de 1993		
Haití	<input checked="" type="checkbox"/> 31 de julio de 1996	<input type="checkbox"/> 31 de julio de 1996 (p)	
Honduras	<input checked="" type="checkbox"/> 5 de octubre de 1993	<input type="checkbox"/> 28 de julio de 2003 (a)	
Hungría	<input checked="" type="checkbox"/> 5 de febrero de 2002	<input type="checkbox"/> 5 de febrero de 2002 (a)	
India	<input checked="" type="checkbox"/> 29 de junio de 1995	<input checked="" type="checkbox"/> 29 de junio de 1995	<input type="checkbox"/> 19 de agosto de 2003 (a)
Indonesia	<input checked="" type="checkbox"/> 3 de febrero de 1986	<input checked="" type="checkbox"/> 2 de junio de 2000	<input checked="" type="checkbox"/>
Irán (República Islámica del)	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> 17 de abril de 1998 (a)

Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)	Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)	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 (en vigor desde el 11 de diciembre de 2001)
Mauritania	Firma; <input type="checkbox"/> declaración Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); <input type="checkbox"/> declaración 17 de julio de 1996	Firma Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p) 1; procedimiento simplificado (ps) 2; 17 de julio de 1996 (p)	Firma; <input type="checkbox"/> declaración Ratificación; adhesión (a) 3 <input type="checkbox"/> declaración
México	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Micronesia (Estados Federados de)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mónaco	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mongolia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mozambique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Myanmar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Namibia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nauru	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nepal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nicaragua	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Niger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nigeria	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Niue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Noruega	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nueva Zelandia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Omán	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Países Bajos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pakistán	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Palau	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Panamá	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Papua Nueva Guinea		14 de enero de 1997				14 de enero de 1997 (p)		4 de junio de 1999
Paraguay		26 de septiembre de 1986				10 de julio de 1995		
Perú								
Polonia		13 de noviembre de 1998				13 de noviembre de 1998		<input type="checkbox"/> 14 de marzo de 2006
Portugal		<input type="checkbox"/> 3 de noviembre de 1997				3 de noviembre de 1997		<input type="checkbox"/> 19 de diciembre de 2003
Qatar	<input type="checkbox"/>	9 de diciembre de 2002				9 de diciembre de 2002 (p)		
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del norte		<input type="checkbox"/> 25 de julio de 1997 (a)				25 de julio de 1997		<input type="checkbox"/> 10 de diciembre de 2001 <input type="checkbox"/> 19 de diciembre de 2003 ⁴
República Árabe Siria								
República Centroafricana								
República Checa		<input type="checkbox"/> 21 de junio de 1996				21 de junio de 1996		
República de Corea		29 de enero de 1996				29 de enero de 1996		
República Democrática del Congo		17 de febrero de 1989						
República Democrática Popular Lao		5 de junio de 1998				5 de junio de 1998 (p)		
República de Moldova								
República Dominicana								
República Popular Democrática de Corea								
República Unida de Tanzania		<input type="checkbox"/> 30 de septiembre de 1985				25 de junio de 1998		
Rumania	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 17 de diciembre de 1996				17 de diciembre de 1996 (a)		
Rwanda								
Saint Kitts y Nevis		7 de enero de 1993						
Samoa		14 de agosto de 1995				14 de agosto de 1995 (p)		25 de octubre de 1996
San Marino								
Santa Lucía		27 de marzo de 1985						9 de agosto de 1996
Santa Sede								
Santo Tomé y Príncipe	<input type="checkbox"/>	3 de noviembre de 1987						
San Vicente y las Granadinas		1 de octubre de 1993						
Senegal		25 de octubre de 1984				25 de julio de 1995		30 de enero de 1997
Serbia y Montenegro	4	<input type="checkbox"/> 12 de marzo de 2001 (s)				28 de julio 1995 (ps) ⁴		

Seychelles		16 de septiembre de 1991		15 de diciembre de 1994		20 de marzo de 1998
		Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)		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 (en vigor desde el 11 de diciembre de 2001)
Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)						
Sierra Leona						
Singapur						
Somalia						
Sri Lanka						
Sudáfrica						
Sudán						
Suecia						
Suiza						
Suriname						
Swazilandia						
Tailandia						
Tayikistán						
Timor Leste						
Togo						
Tonga						
Trinidad y Tabago						
Túnez						
Turkmenistán						
Turquía						
Tuvalu						
Ucrania						
Uganda						
Uruguay						

Uzbekistán						
Vanuatu		10 de agosto de 1999		10 de agosto de 1999 (p)		
Venezuela, República Bolivariana de						
Viet Nam		25 de julio de 1994				
Yemen		21 de julio de 1987				
Zambia		7 de marzo 1983		28 de julio 1995 (ps)		
Zimbabwe		24 de febrero 1993		28 de julio 1995 (ps)		

¹ 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.

² Estado obligado por el Acuerdo con arreglo al procedimiento simplificado establecido en su artículo 5.

³ De conformidad 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.

⁴ Para más detalles, véase el Capítulo XXI de la publicación titulada *Multilateral Treaties deposited with the Secretary-General*.
<http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/part1/chapterXXI/treaty9>.

2. LISTAS CRONOLÓGICAS DE LAS RATIFICACIONES DE LA CONVENCIÓN Y LOS ACUERDOS CONEXOS Y DE LAS ADHESIONES Y SUCESIONES A DICHS INSTRUMENTOS, AL 31 DE MARZO DE 2006

a) *La Convención*

1. Fiji (10 de diciembre de 1982)
2. Zambia (7 de marzo de 1983)
3. México (18 de marzo de 1983)
4. Jamaica (21 de marzo de 1983)
5. Namibia (18 de abril de 1983)
6. Ghana (7 de junio de 1983)
7. Bahamas (29 de julio de 1983)
8. Belice (13 de agosto de 1983)
9. Egipto (26 de agosto de 1983)
10. Côte d'Ivoire (26 de marzo de 1984)
11. Filipinas (8 de mayo de 1984)
12. Gambia (22 de mayo de 1984)
13. Cuba (15 de agosto de 1984)
14. Senegal (25 de octubre de 1984)
15. Sudán (23 de enero de 1985)
16. Santa Lucía (27 de marzo de 1985)
17. Togo (16 de abril de 1985)
18. Túnez (24 de abril de 1985)
19. Bahrein (30 de mayo de 1985)
20. Islandia (21 de junio de 1985)
21. Malí (16 de julio de 1985)
22. Iraq (30 de julio de 1985)
23. Guinea (6 de septiembre de 1985)
24. República Unida de Tanzania (30 de septiembre de 1985)
25. Camerún (19 de noviembre de 1985)
26. Indonesia (3 de febrero de 1986)
27. Trinidad y Tabago (25 de abril de 1986)
28. Kuwait (2 de mayo de 1986)
29. Nigeria (14 de agosto de 1986)
30. Guinea-Bissau (25 de agosto de 1986)
31. Paraguay (26 de septiembre de 1986)
32. Yemen (21 de julio de 1987)
33. Cabo Verde (10 de agosto de 1987)
34. Santo Tomé y Príncipe (3 de noviembre de 1987)
35. Chipre (12 de diciembre de 1988)
36. Brasil (22 de diciembre de 1988)
37. Antigua y Barbuda (2 de febrero de 1989)
38. República Democrática del Congo (17 de febrero de 1989)
39. Kenya (2 de marzo de 1989)
40. Somalia (24 de julio de 1989)
41. Omán (17 de agosto de 1989)
42. Botswana (2 de mayo de 1990)
43. Uganda (9 de noviembre de 1990)
44. Angola (5 de diciembre de 1990)
45. Granada (25 de abril de 1991)
46. Micronesia (Estados Federados de) (29 de abril de 1991)
47. Islas Marshall (9 de agosto de 1991)
48. Seychelles (16 de septiembre de 1991)
49. Djibouti (8 de octubre de 1991)
50. Dominica (24 de octubre de 1991)
51. Costa Rica (21 de septiembre de 1992)
52. Uruguay (10 de diciembre de 1992)
53. Saint Kitts y Nevis (7 de enero de 1993)
54. Zimbabwe (24 de febrero de 1993)
55. Malta (20 de mayo de 1993)
56. San Vicente y las Granadinas (1º de octubre de 1993)
57. Honduras (5 de octubre de 1993)
58. Barbados (12 de octubre de 1993)
59. Guyana (16 de noviembre de 1993)
60. Bosnia y Herzegovina (12 de enero de 1994)
61. Comoras (21 de junio de 1994)
62. Sri Lanka (19 de julio de 1994)
63. Viet Nam (25 de julio de 1994)
64. ex República Yugoslava de Macedonia (19 de agosto de 1994)
65. Australia (5 de octubre de 1994)
66. Alemania (14 de octubre de 1994)

67. Mauricio (4 de noviembre de 1994)
68. Singapur (17 de noviembre de 1994)
69. Sierra Leona (12 de diciembre de 1994)
70. Líbano (5 de enero de 1995)
71. Italia (13 de enero de 1995)
72. Islas Cook (15 de febrero de 1995)
73. Croacia (5 de abril de 1995)
74. Bolivia (28 de abril de 1995)
75. Eslovenia (16 de junio de 1995)
76. India (29 de junio de 1995)
77. Austria (14 de julio de 1995)
78. Grecia (21 de julio de 1995)
79. Tonga (2 de agosto de 1995)
80. Samoa (14 de agosto de 1995)
81. Jordania (27 de noviembre de 1995)
82. Argentina (1º de diciembre de 1995)
83. Nauru (23 de enero de 1996)
84. República de Corea (29 de enero de 1996)
85. Mónaco (20 de marzo de 1996)
86. Georgia (21 de marzo de 1996)
87. Francia (11 de abril de 1996)
88. Arabia Saudita (24 de abril de 1996)
89. Eslovaquia (8 de mayo de 1996)
90. Bulgaria (15 de mayo de 1996)
91. Myanmar (21 de mayo de 1996)
92. China (7 de junio de 1996)
93. Argelia (11 de junio de 1996)
94. Japón (20 de junio de 1996)
95. República Checa (21 de junio de 1996)
96. Finlandia (21 de junio de 1996)
97. Irlanda (21 de junio de 1996)
98. Noruega (24 de junio de 1996)
99. Suecia (25 de junio de 1996)
100. Países Bajos (28 de junio de 1996)
101. Panamá (1º de julio de 1996)
102. Mauritania (17 de julio de 1996)
103. Nueva Zelanda (19 de julio de 1996)
104. Haití (31 de julio de 1996)
105. Mongolia (13 de agosto de 1996)
106. Palau (30 de septiembre de 1996)
107. Malasia (14 de octubre de 1996)
108. Brunei Darussalam (5 de noviembre de 1996)
109. Rumania (17 de diciembre de 1996)
110. Papua Nueva Guinea (14 de enero de 1997)
111. España (15 de enero de 1997)
112. Guatemala (11 de febrero de 1997)
113. Pakistán (26 de febrero de 1997)
114. Federación de Rusia (12 de marzo de 1997)
115. Mozambique (13 de marzo de 1997)
116. Islas Salomón (23 de junio de 1997)
117. Guinea Ecuatorial (21 de julio de 1997)
118. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (25 de julio de 1997)
119. Chile (25 de agosto de 1997)
120. Benin (16 de octubre de 1997)
121. Portugal (3 de noviembre de 1997)
122. Sudáfrica (23 de diciembre de 1997)
123. Gabón (11 de marzo de 1998)
124. Comunidad Europea (1º de abril de 1998)
125. República Democrática Popular Lao (5 de junio de 1998)
126. Suriname (9 de julio de 1998)
127. Nepal (2 de noviembre de 1998)
128. Bélgica (13 de noviembre de 1998)
129. Polonia (13 de noviembre de 1998)
130. Ucrania (26 de julio de 1999)
131. Vanuatu (10 de agosto de 1999)
132. Nicaragua (3 de mayo de 2000)
133. Maldivas (7 de septiembre de 2000)
134. Luxemburgo (5 de octubre de 2000)
135. Serbia y Montenegro (12 de marzo de 2001)
136. Bangladesh (27 de julio de 2001)
137. Madagascar (22 de agosto de 2001)
138. Hungría (5 de febrero de 2002)
139. Armenia (9 de diciembre de 2002)
140. Qatar (9 de diciembre de 2002)
141. Tuvalu (9 de diciembre de 2002)

- | | |
|-----------------------------------------|------------------------------------------|
| 142. Kiribati (24 de febrero de 2003) | 146. Dinamarca (16 de noviembre de 2004) |
| 143. Albania (23 de junio de 2003) | 147. Letonia (23 de diciembre de 2004) |
| 144. Canadá (7 de noviembre de 2003) | 148. Burkina Faso (25 de enero de 2005) |
| 145. Lituania (12 de noviembre de 2003) | 149. Estonia (26 de agosto de 2005) |

b) *Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención*

- | | |
|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| 1. Kenya (29 de julio de 1994) | 34. Trinidad y Tabago (28 de julio de 1995) |
| 2. ex República Yugoslava de Macedonia (19 de agosto de 1994) | 35. Uganda (28 de julio de 1995) |
| 3. Australia (5 de octubre de 1994) | 36. Yugoslavia (28 de julio de 1995) |
| 4. Alemania (14 de octubre de 1994) | 37. Zambia (28 de julio de 1995) |
| 5. Belice (21 de octubre de 1994) | 38. Zimbabwe (28 de julio de 1995) |
| 6. Mauricio (4 de noviembre de 1994) | 39. Tonga (2 de agosto de 1995) |
| 7. Singapur (17 de noviembre de 1994) | 40. Samoa (14 de agosto de 1995) |
| 8. Sierra Leona (12 de diciembre de 1994) | 41. Micronesia (Estados Federados de) (6 de septiembre de 1995) |
| 9. Seychelles (15 de diciembre de 1994) | 42. Jordania (27 de noviembre de 1995) |
| 10. Líbano (5 de enero de 1995) | 43. Argentina (1 de diciembre de 1995) |
| 11. Italia (13 de enero de 1995) | 44. Nauru (23 de enero de 1996) |
| 12. Islas Cook (15 de febrero de 1995) | 45. República de Corea (29 de enero de 1996) |
| 13. Croacia (5 de abril de 1995) | 46. Mónaco (20 de marzo de 1996) |
| 14. Bolivia (28 de abril de 1995) | 47. Georgia (21 de marzo de 1996) |
| 15. Eslovenia (16 de junio de 1995) | 48. Francia (11 de abril de 1996) |
| 16. India (29 de junio de 1995) | 49. Arabia Saudita (24 de abril de 1996) |
| 17. Paraguay (10 de julio de 1995) | 50. Eslovaquia (8 de mayo de 1996) |
| 18. Austria (14 de julio de 1995) | 51. Bulgaria (15 de mayo de 1996) |
| 19. Grecia (21 de julio de 1995) | 52. Myanmar (21 de mayo de 1996) |
| 20. Senegal (25 de julio de 1995) | 53. China (7 de junio de 1996) |
| 21. Chipre (27 de julio de 1995) | 54. Argelia (11 de junio de 1996) |
| 22. Bahamas (28 de julio de 1995) | 55. Japón (20 de junio de 1996) |
| 23. Barbados (28 de julio de 1995) | 56. República Checa (21 de junio de 1996) |
| 24. Côte d'Ivoire (28 de julio de 1995) | 57. Finlandia (21 de junio de 1996) |
| 25. Fiji (28 de julio de 1995) | 58. Irlanda (21 de junio de 1996) |
| 26. Granada (28 de julio de 1995) | 59. Noruega (24 de junio de 1996) |
| 27. Guinea (28 de julio de 1995) | 60. Suecia (25 de junio de 1996) |
| 28. Islandia (28 de julio de 1995) | 61. Malta (26 de junio de 1996) |
| 29. Jamaica (28 de julio de 1995) | 62. Países Bajos (28 de junio de 1996) |
| 30. Namibia (28 de julio de 1995) | 63. Panamá (1° de julio de 1996) |
| 31. Nigeria (28 de julio de 1995) | 64. Mauritania (17 de julio de 1996) |
| 32. Sri Lanka (28 de julio de 1995) | 65. Nueva Zelandia (19 de julio de 1996) |
| 33. Togo (28 de julio de 1995) | 66. Haití (31 de julio de 1996) |

67. Mongolia (13 de agosto de 1996)
68. Palau (30 de septiembre de 1996)
69. Malasia (14 de octubre de 1996)
70. Brunei Darussalam (5 de noviembre de 1996)
71. Rumania (17 de diciembre de 1996)
72. Papua Nueva Guinea (14 de enero de 1997)
73. España (15 de enero de 1997)
74. Guatemala (11 de febrero de 1997)
75. Omán (26 de febrero de 1997)
76. Pakistán (26 de febrero de 1997)
77. Federación de Rusia (12 de marzo de 1997)
78. Mozambique (13 de marzo de 1997)
79. Islas Salomón (23 de junio de 1997)
80. Guinea Ecuatorial (21 de julio de 1997)
81. Filipinas (23 de julio de 1997)
82. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (25 de julio de 1997)
83. Chile (25 de agosto de 1997)
84. Benin (16 de octubre de 1997)
85. Portugal (3 de noviembre de 1997)
86. Sudáfrica (23 de diciembre de 1997)
87. Gabón (11 de marzo de 1998)
88. Comunidad Europea (1º de abril de 1998)
89. República Democrática Popular Lao (5 de junio de 1998)
90. República Unida de Tanzania (25 de junio de 1998)
91. Suriname (9 de julio de 1998)
92. Nepal (2 de noviembre de 1998)
93. Bélgica (13 de noviembre de 1998)
94. Polonia (13 de noviembre de 1998)
95. Ucrania (26 de julio de 1999)
96. Vanuatu (10 de agosto de 1999)
97. Nicaragua (3 de mayo de 2000)
98. Indonesia (2 de junio de 2000)
99. Maldivas (7 de septiembre de 2000)
100. Luxemburgo (5 de octubre de 2000)
101. Bangladesh (27 de julio de 2001)
102. Madagascar (22 de agosto de 2001)
103. Costa Rica (20 de septiembre de 2001)
104. Hungría (5 de febrero de 2002)
105. Túnez (24 de marzo de 2002)
106. Camerún (28 de agosto de 2002)
107. Kuwait (2 de agosto de 2002)
108. Cuba (17 de octubre de 2002)
109. Armenia (9 de diciembre de 2002)
110. Qatar (9 de diciembre de 2002)
111. Tuvalu (9 de diciembre de 2002)
112. Kiribati (24 de febrero de 2003)
113. México (10 de abril de 2003)
114. Albania (23 de junio de 2003)
115. Honduras (28 de julio de 2003)
116. Canadá (7 de noviembre de 2003)
117. Lituania (12 de noviembre de 2003)
118. Dinamarca (16 de noviembre de 2004)
119. Letonia (23 de diciembre de 2004)
120. Botswana (31 de enero de 2005)
121. Burkina Faso (25 de enero de 2005)
122. Estonia (26 de agosto de 2005)

c) *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*

1. Tonga (31 de julio de 1996)
2. Santa Lucía (9 de agosto de 1996)
3. Estados Unidos de América (21 de agosto de 1996)
4. Sri Lanka (24 de octubre de 1996)
5. Samoa (25 de octubre de 1996)
6. Fiji (12 de diciembre de 1996)
7. Noruega (30 de diciembre de 1996)
8. Nauru (10 de enero de 1997)
9. Bahamas (16 de enero de 1997)
10. Senegal (30 de enero de 1997)
11. Islas Salomón (13 de febrero de 1997)

12. Islandia (14 de febrero de 1997)
13. Mauricio (25 de marzo de 1997)
14. Micronesia (Estados Federados de) (23 de mayo de 1997)
15. Federación de Rusia (4 de agosto de 1997)
16. Seychelles (20 de marzo de 1998)
17. Namibia (8 de abril de 1998)
18. Irán (República Islámica del) (17 de abril de 1998)
19. Maldivas (30 de diciembre de 1998)
20. Islas Cook (1º de abril de 1999)
21. Papua Nueva Guinea (4 de junio de 1999)
22. Mónaco (9 de junio de 1999)
23. Canadá (3 de agosto de 1999)
24. Uruguay (10 de septiembre de 1999)
25. Australia (23 de diciembre de 1999)
26. Brasil (8 de marzo de 2000)
27. Barbados (22 de septiembre de 2000)
28. Nueva Zelanda (18 de abril de 2001)
29. Costa Rica (18 de junio de 2001)
30. Malta (11 de noviembre de 2001)
31. Reino Unido (19 de diciembre de 2001)¹
32. Chipre (25 de septiembre de 2002)
33. Ucrania (27 de febrero de 2003)
34. Islas Marshall (19 de marzo de 2003)
35. Sudáfrica (14 de agosto de 2003)
36. India (19 de agosto de 2003)
37. Unión Europea (19 de diciembre de 2003)
38. Austria (19 de diciembre de 2003)
39. Bélgica (19 de diciembre de 2003)
40. Dinamarca (19 de diciembre de 2003)
41. Finlandia (19 de diciembre de 2003)
42. Francia (19 de diciembre de 2003)
43. Alemania (19 de diciembre de 2003)
44. Grecia (19 de diciembre de 2003)
45. Irlanda (19 de diciembre de 2003)
46. Italia (19 de diciembre de 2003)
47. Luxemburgo (19 de diciembre de 2003)
48. Países Bajos (19 de diciembre de 2003)
49. Portugal (19 de diciembre de 2003)
50. España (19 de diciembre de 2003)
51. Suecia (19 de diciembre de 2003)
52. Kenya (13 de julio de 2004)
53. Belice (14 de julio de 2005)
54. Kiribati (15 de septiembre de 2005)
55. Guinea (16 de septiembre de 2005)
56. Liberia (16 de septiembre de 2005)
57. Polonia (14 de marzo de 2006)

¹ Para más detalles, véase el capítulo XXI de la publicación titulada *Multilateral Treaties deposited with the Secretary-General*. <http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXXI/treaty9.asp>

3. DECLARACIONES DE ESTADOS

POLONIA

DECLARACIÓN DE 14 DE MARZO DE 2006 FORMULADA EN OCASIÓN DE LA ADHESIÓN AL ACUERDO SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DE LA CONVENCION RELATIVAS A LA CONSERVACIÓN Y ORDENACIÓN DE LAS POBLACIONES DE PECES TRANSZONALES Y LAS POBLACIONES DE PECES ALTAMENTE MIGRATORIOS

El Gobierno de la República de Polonia recuerda que, en su calidad de Estado Miembro de la Comunidad Europea, ha transferido competencia a la Comunidad Europea con respecto a determinadas cuestiones reguladas por el Acuerdo.

Al mismo tiempo, la República de Polonia confirma las declaraciones formuladas por la Comunidad Europea en ocasión de la ratificación del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios.

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

A. RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA ASAMBLEA GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS

1. RESOLUCIÓN 60/30 DE LA ASAMBLEA GENERAL, DE 29 DE NOVIEMBRE DE 2005: LOS OCÉANOS Y EL DERECHO DEL MAR

La Asamblea General,

Recordando sus resoluciones 49/28, de 6 de diciembre de 1994, 52/26, de 26 de noviembre de 1997, 54/33, de 24 de noviembre de 1999, 57/141, de 12 de diciembre de 2002, 58/240, de 23 de diciembre de 2003, 59/24, de 17 de noviembre de 2004, y otras resoluciones relativas a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (“la Convención”)¹,

Habiendo examinado el informe del Secretario General² y su adición³, así como los informes sobre la sexta reunión del Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar (“el Proceso de consultas”)⁴, el segundo Taller Internacional del proceso ordinario de presentación de informes y evaluación del estado del medio marino a escala mundial, incluidos los aspectos socioeconómicos⁵, y la 15a. Reunión de los Estados Partes en la Convención⁶,

Subrayando la eminente contribución de la Convención al fortalecimiento de la paz, la seguridad, la cooperación y las relaciones de amistad entre todas las naciones, de conformidad con los principios de justicia e igualdad de derechos, y a la promoción del progreso económico y social de todos los pueblos del mundo, de conformidad con los propósitos y principios de las Naciones Unidas enunciados en la Carta de las Naciones Unidas, así como al aprovechamiento sostenible de los océanos y los mares,

Subrayando también el carácter universal y unitario de la Convención y reafirmando que en ella se establece el marco legal dentro del cual deben desarrollarse todas las actividades en los océanos y los mares, y que deberá mantenerse su integridad, como reconoció también la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo en el capítulo 17 del Programa 21⁷,

Consciente de que los problemas del espacio oceánico están estrechamente relacionados entre sí y han de examinarse en conjunto aplicando un enfoque integrado, interdisciplinario e intersectorial, y reafirmando la necesidad de mejorar la cooperación y la coordinación en los planos nacional, regional y mundial, de conformidad con la Convención, para apoyar y complementar los esfuerzos de cada uno de

¹ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1833, No. 31363.

² A/60/63.

³ A/60/63/Add.2.

⁴ A/60/99.

⁵ A/60/91.

⁶ SPLOS/135.

⁷ *Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, Río de Janeiro, 3 a 14 de junio de 1992*, vol. I: *Resoluciones aprobadas por la Conferencia* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.93.I.8 y correcciones), resolución 1, anexo II.

los Estados en la promoción de la aplicación y la observancia de la Convención, así como la ordenación integrada y el aprovechamiento sostenible de los océanos y los mares,

Reiterando la necesidad esencial de cooperación, incluso mediante la creación de capacidad y la transferencia de tecnología marina, a fin de que todos los Estados, especialmente los países en desarrollo y en particular los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, así como los Estados ribereños de África, puedan a la vez aplicar la Convención y beneficiarse del aprovechamiento sostenible de los océanos y los mares, y también participar plenamente en los foros y procesos mundiales y regionales sobre asuntos relacionados con los océanos y el derecho del mar,

Subrayando la necesidad de fortalecer la capacidad de las organizaciones internacionales competentes para contribuir, en los planos mundial, regional, subregional y bilateral, mediante programas de cooperación con los gobiernos, al desarrollo de la capacidad nacional en ciencia marina y la ordenación sostenible de los océanos y sus recursos,

Recordando que la ciencia marina es importante para erradicar la pobreza, contribuir a la seguridad alimentaria, conservar el medio y los recursos marinos del mundo, ayudar a comprender y predecir los efectos de los fenómenos naturales y responder a ellos, y fomentar el aprovechamiento sostenible de los océanos y los mares, aumentando los conocimientos, mediante actividades sostenidas de investigación y la evaluación de los resultados de la vigilancia, y aplicando esos conocimientos a la ordenación y a la adopción de decisiones,

Recordando también la decisión que tomó en las resoluciones 57/141 y 58/240 de establecer un procedimiento ordinario, en el marco de las Naciones Unidas, para la presentación de informes sobre el estado del medio marino y la evaluación de éste a escala mundial, incluidos los aspectos socioeconómicos, actuales y previsibles, sobre la base de las evaluaciones regionales existentes, según recomendó la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible⁸, y señalando la necesidad de que todos los Estados cooperen con ese fin,

Reiterando su preocupación por los efectos negativos para el medio marino y la biodiversidad, en particular los ecosistemas marinos vulnerables, incluidos los arrecifes de coral, de ciertas actividades humanas, como la utilización excesiva de los recursos marinos vivos, el uso de prácticas pesqueras destructivas, el impacto físico de los buques, la introducción de especies exóticas invasoras y la contaminación marina procedente de todas las fuentes, incluidas las terrestres y los buques, en particular la descarga ilegal de petróleo y otras sustancias nocivas, la pérdida o descarga de aparejos de pesca y el vertimiento de desechos peligrosos, como materiales radiactivos, desechos nucleares y productos químicos peligrosos,

Reconociendo que los estudios hidrográficos y la cartografía marina son esenciales para la seguridad de la navegación y la vida en el mar, para la protección del medio ambiente, incluida la protección de los ecosistemas marinos vulnerables, y para la economía del sector del transporte marítimo mundial, y reconociendo también a este respecto que la tendencia al uso de cartas náuticas electrónicas no sólo facilita considerablemente la gestión de los movimientos de los buques y la seguridad de la navegación sino que también aporta datos e información que pueden utilizarse en las actividades pesqueras sostenibles y otros usos sectoriales del medio marino, así como para la delimitación de las fronteras marítimas y la protección del medio ambiente,

Observando con preocupación que persiste el problema de la delincuencia organizada transnacional y las amenazas a la seguridad marítima, incluida la piratería, el robo armado en el mar y el contrabando, y observando la deplorable pérdida de vidas y el efecto desfavorable de tales actividades en el comercio internacional,

⁸Informe de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, Johannesburgo (Sudáfrica), 26 de agosto a 4 de septiembre de 2002 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.03.II.A.1 y corrección), cap. I, resolución 2, anexo, párr. 36 b).

Señalando la importante función que desempeña la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (“la Comisión”), que ayuda a los Estados partes a aplicar la Parte VI de la Convención examinando la información presentada por los Estados ribereños respecto de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas, señalando también la necesidad de garantizar el funcionamiento efectivo de la Comisión durante un período de rápido aumento del volumen de trabajo, y señalando en particular la necesidad de asegurar la participación de los miembros de la Comisión en las subcomisiones,

Reconociendo la importancia y la contribución de la labor del Proceso de consultas en los últimos seis años, que se estableció en la resolución 54/33 para facilitar el examen anual por la Asamblea General de los acontecimientos registrados en relación con los asuntos oceánicos y se prorrogó tres años en la resolución 57/141,

Señalando las obligaciones que incumben al Secretario General en virtud de la Convención y las resoluciones conexas de la Asamblea General, en particular las resoluciones 49/28, 52/26 y 54/33, y, en ese contexto, el aumento de las actividades de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de la Secretaría (“la División”), particularmente debido al número cada vez mayor de solicitudes que se dirigen a la División de productos y servicios para reuniones adicionales y del aumento de las actividades de creación de capacidad y de asistencia a la Comisión, así como la función de la División en la coordinación y la cooperación interinstitucionales,

Subrayando que el patrimonio arqueológico, cultural e histórico submarino, incluidos los restos de naufragios y embarcaciones, contiene información esencial para la historia de la humanidad y que ese patrimonio es un recurso que deberá ser protegido y conservado,

I

APLICACIÓN DE LA CONVENCION Y LOS ACUERDOS E INSTRUMENTOS CONEXOS

1. *Reafirma* sus resoluciones 49/28, 52/26, 54/33, 57/141, 58/240, 59/24 y otras resoluciones relativas a la Convención¹;

2. *Exhorta* a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a que, para alcanzar el objetivo de la participación universal, pasen a ser partes en la Convención y en el Acuerdo 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 (“el Acuerdo”)⁹;

3. *Exhorta* a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a que, para alcanzar el objetivo de la participación universal, pasen a ser partes en el Acuerdo relativo a la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (“el Acuerdo sobre las Poblaciones de Peces”)¹⁰;

4. *Reafirma* el carácter unitario de la Convención y la necesidad de mantener su integridad;

5. *Exhorta una vez más* a los Estados a que armonicen, con carácter prioritario, su legislación nacional con las disposiciones de la Convención y, cuando proceda, con los acuerdos e instrumentos pertinentes, aseguren la aplicación sistemática de esas disposiciones y que las declaraciones que hayan formulado o formulen al firmar o ratificar la Convención o al adherirse a ella no tengan por objeto excluir ni modificar el efecto jurídico de las disposiciones de la Convención en su aplicación al Estado interesado y retiren las declaraciones de esta índole que hayan hecho;

⁹Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1836, No. 31364.

¹⁰*Ibid.*, vol. 2167, No. 37924.

6. *Exhorta* a los Estados partes en la Convención a depositar en poder del Secretario General cartas o listas de coordenadas geográficas, como se establece en la Convención;

7. *Insta* a todos los Estados a que cooperen, directamente o por conducto de los organismos internacionales competentes, en la adopción de medidas para proteger y conservar los objetos de carácter arqueológico e histórico hallados en el mar, de conformidad con la Convención, y exhorta a los Estados a colaborar en tareas y oportunidades tan diversas, como la relación adecuada entre el derecho sobre el salvamento y la gestión y conservación científicas del patrimonio cultural submarino, el aumento de la capacidad tecnológica de descubrir y llegar a sitios submarinos, el pillaje y el aumento del turismo submarino;

8. *Observa* el esfuerzo hecho por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura con respecto a la conservación del patrimonio cultural subacuático y señala en particular las normas anexas a la Convención sobre la protección del Patrimonio Cultural Subacuático¹¹, de 2001, que se refieren a la relación entre el derecho sobre el salvamento y los principios científicos de gestión, conservación y protección del patrimonio cultural subacuático entre los Estados partes, sus nacionales y los buques que enarbolan su pabellón;

II

CREACIÓN DE CAPACIDAD

9. *Exhorta* a los organismos donantes y a las instituciones financieras internacionales a que examinen sistemáticamente sus programas para asegurar que todos los Estados, y en particular los Estados en desarrollo, dispongan de los conocimientos económicos, jurídicos, náuticos, científicos y técnicos necesarios para la plena Aplicación de la Convención y la consecución de los objetivos de la presente resolución, así como para el aprovechamiento sostenible de los océanos y los mares en los planos nacional, regional y mundial, y a que al mismo tiempo tengan presentes los intereses y necesidades de los Estados en desarrollo sin litoral;

10. *Alienta* a intensificar los esfuerzos por crear capacidad en los países en desarrollo, en particular los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, así como los Estados ribereños de África, a fin de mejorar los servicios hidrográficos y la elaboración de cartas náuticas, incluidas las cartas electrónicas, así como la movilización de recursos y la creación de capacidad con el apoyo de las instituciones financieras internacionales y de la comunidad de donantes;

11. *Exhorta* a los Estados y a las instituciones financieras internacionales a que sigan reforzando las actividades de creación de capacidad en investigación científica marina, sobre todo en los países en desarrollo, especialmente por medio de programas de cooperación bilaterales, regionales y mundiales y de asociaciones técnicas, por ejemplo capacitando al personal especializado necesario, suministrando el equipo, los servicios y los buques necesarios y transfiriendo tecnología ecológicamente racional;

12. *Reconoce* la necesidad de aumentar la capacidad de los Estados en desarrollo para promover la conciencia sobre mejores prácticas de gestión de desechos y apoyar la aplicación de dichas prácticas, teniendo en cuenta la vulnerabilidad especial de los pequeños Estados insulares en desarrollo al efecto de la contaminación marina procedente de fuentes terrestres y de los desechos marinos;

13. *Reconoce* también la importancia de ayudar a los Estados en desarrollo, en particular a los países menos adelantados y a los pequeños Estados insulares en desarrollo, a aplicar la Convención, e insta a los Estados, las organizaciones y organismos intergubernamentales, las instituciones nacionales,

¹¹ Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, *Actas de la Conferencia General, 31a. reunión, París, 15 de octubre a 3 de noviembre de 2001*, vol. 1: *Resoluciones*, resolución 24, anexo.

las organizaciones no gubernamentales y las instituciones financieras internacionales, así como a las personas físicas y jurídicas, a que hagan contribuciones voluntarias, financieras o de otro tipo, a los fondos fiduciarios mencionados en la resolución 57/141 y creados con ese fin;

14. *Alienta* a los Estados a aplicar los Criterios y Directrices sobre la transferencia de tecnología marina aprobados por la Asamblea de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura¹²;

15. *Alienta también* a los Estados a que presten asistencia a los Estados en desarrollo, y en particular a los países menos adelantados y a los pequeños Estados insulares en desarrollo, así como a los Estados ribereños de África, a nivel bilateral y, cuando proceda, regional, en la preparación de las presentaciones de información a la Comisión sobre el establecimiento de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas, incluida la determinación de la naturaleza y la extensión de la plataforma continental de los Estados ribereños en forma de estudio documental, y el trazado de los límites exteriores de su plataforma continental;

16. *Encomia con satisfacción* a la División por haber terminado el manual de capacitación, toma nota con reconocimiento del éxito de los dos cursos de capacitación regionales y acoge con agrado la intención de dar dos nuevos cursos de capacitación antes de mediados de 2006 con el objeto de formar personal técnico de los Estados en desarrollo ribereños para el trazado de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas y para la preparación de presentaciones de información a la Comisión;

17. *Pide* al Secretario General que, en cooperación con los Estados y las organizaciones e instituciones internacionales competentes, siga ofreciendo dichos cursos de capacitación a nivel regional y también a nivel subregional y nacional, según convenga;

18. *Invita* a los Estados Miembros y a otras entidades que puedan hacerlo a apoyar las actividades de creación de capacidad de la División, incluidas, en particular, las actividades de capacitación encaminadas a ayudar a los Estados en desarrollo a preparar sus presentaciones de información a la Comisión, e invita a los Estados Miembros y a otras entidades que puedan hacerlo a que hagan contribuciones al nuevo fondo fiduciario creado por el Secretario General para la Oficina de Asuntos Jurídicos de la Secretaría con el fin de apoyar la promoción del derecho internacional;

19. *Reconoce* la importancia del programa de becas conmemorativas Hamilton Shirley Amerasinghe sobre el derecho del mar, insta a los Estados Miembros y a otras entidades que puedan hacerlo a que contribuyan al desarrollo del programa de becas, y toma nota con satisfacción del programa de becas de las Naciones Unidas y la Fundación Nippon en curso, que se centra en la formación de los recursos humanos de los Estados ribereños en desarrollo que son partes y de los que no son partes en la Convención en el campo de los asuntos oceánicos y el derecho del mar o en disciplinas afines;

III

REUNIÓN DE LOS ESTADOS PARTES

20. *Acoge con beneplácito* el informe de la 15a. Reunión de los Estados Partes en la Convención⁶;

21. *Pide* al Secretario General que convoque la 16a. reunión de los Estados Partes en la Convención en Nueva York del 19 al 23 de junio de 2006 y que le preste los servicios necesarios;

¹²Véase Comisión Oceanográfica Intergubernamental, documento IOC/INF-1203.

IV
SOLUCIÓN PACÍFICA DE CONTROVERSIAS

22. *Observa con satisfacción* la contribución constante y significativa que realiza el Tribunal Internacional del Derecho del Mar (“el Tribunal”) a la solución pacífica de controversias de conformidad con la Parte XV de la Convención, y destaca la importante función y autoridad del Tribunal respecto de la interpretación o Aplicación de la Convención y el Acuerdo;

23. *Señala* que los Estados partes en un acuerdo internacional relacionado con los fines de la Convención pueden someter, entre otros, al Tribunal o a la Corte Internacional de Justicia toda controversia relativa a la interpretación o la aplicación de dicho acuerdo que se presente de conformidad con el acuerdo, y señala también la posibilidad, prevista en los estatutos del Tribunal y de la Corte, de someter las controversias a una sala;

24. *Rinde homenaje* a la Corte Internacional de Justicia por la importante función que cumple desde hace tiempo en la solución pacífica de controversias relacionadas con el derecho del mar;

25. *Alienta* a los Estados partes en la Convención que todavía no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de formular una declaración escrita en que elijan uno o varios de los medios señalados en el artículo 287 de la Convención para la solución de las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención y el Acuerdo;

V
LA ZONA

26. *Observa con satisfacción* los avances registrados en el examen de las cuestiones relativas al reglamento para la prospección y exploración de los sulfuros polimetálicos y las cortezas de ferromanganeso ricas en cobalto en la Zona, y reitera la importancia del proceso de elaboración de normas, reglamentos y procedimientos que está llevando a cabo la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (“la Autoridad”), de conformidad con el artículo 145 de la Convención, a fin de asegurar la protección eficaz del medio marino, la protección y conservación de los recursos naturales de la Zona y la prevención de los efectos perjudiciales que sobre su flora y fauna puedan tener las actividades que se realicen en la Zona;

27. *Toma nota* de la decisión del Consejo de la Autoridad¹³ de aprobar el plan de trabajo para la exploración de nódulos polimetálicos que ha presentado un nuevo contratista, lo cual constituye un paso importante para la utilización de los recursos de la Zona;

28. *Toma nota también* de la importancia de las funciones encomendadas a la Autoridad en virtud de los artículos 143 y 145 de la Convención, que se refieren a la investigación científica marina y a la protección del medio marino respectivamente;

VI
FUNCIONAMIENTO EFECTIVO DE LA AUTORIDAD Y DEL TRIBUNAL

29. *Hace un llamamiento* a todos los Estados partes en la Convención para que paguen puntualmente y en su totalidad las cuotas que les corresponden para financiar la Autoridad y el Tribunal;

30. *Alienta* a todos los Estados partes en la Convención a que asistan a los períodos de sesiones de la Autoridad y exhorta a la Autoridad a que estudie todas las posibilidades, incluida la cuestión de las fechas, de mejorar la asistencia en Kingston y lograr la participación mundial;

¹³ISBA/11/C/10.

31. *Exhorta* a los Estados que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de ratificar el Acuerdo sobre los privilegios e inmunidades del Tribunal¹⁴ y el Protocolo sobre los privilegios e inmunidades de la Autoridad¹⁵ o de adherirse a ellos;

VII

LA PLATAFORMA CONTINENTAL Y LA LABOR DE LA COMISIÓN

32. *Alienta* a los Estados partes en la Convención que puedan hacerlo a que pongan el máximo empeño en presentar a la Comisión información relativa al establecimiento de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas, de conformidad con el artículo 76 de la Convención y el artículo 4 del anexo II de la Convención, teniendo en cuenta la decisión de la 11a. Reunión de los Estados Partes en la Convención¹⁶;

33. *Observa con satisfacción* que la Comisión ha realizado progresos en su labor¹⁷, que ésta está examinando las tres nuevas presentaciones de información que se han hecho en relación con el establecimiento de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas, y que varios Estados han comunicado su intención de presentar información en el futuro próximo;

34. *Aprueba* que el Secretario General convoque el 17° período de sesiones de la Comisión en Nueva York del 20 de marzo al 21 de abril de 2006 y el 18° período de sesiones de la Comisión en Nueva York del 21 de agosto al 15 de septiembre de 2006, en el entendimiento de que los períodos siguientes se dedicarán al examen técnico de las presentaciones de información en los laboratorios del Sistema de Información Geográfica y otros servicios técnicos de la División: del 20 al 31 de marzo de 2006, del 10 al 21 de abril de 2006, del 23 de agosto al 5 de septiembre de 2006 y del 11 al 15 de septiembre de 2006;

35. *Toma nota* de las medidas adoptadas por la Secretaría con el fin de mejorar las instalaciones para uso de la Comisión, así como de las necesidades adicionales de ésta³, e insta al Secretario General a que siga adoptando todas las medidas necesarias para que la Comisión pueda desempeñar las funciones que se le han confiado en virtud de la Convención, teniendo en cuenta el rápido aumento de su volumen de trabajo;

36. *Alienta* a los Estados a que hagan contribuciones adicionales al fondo fiduciario de contribuciones voluntarias establecido en virtud de los párrafos 18 y 20 de la resolución 55/7, de 30 de octubre de 2000, para ayudar a los Estados en desarrollo, en particular los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, a preparar las presentaciones de información para la Comisión, en cumplimiento del artículo 76 de la Convención, y para sufragar los gastos de la participación de los miembros de la Comisión que procedan de Estados en desarrollo en las reuniones de la Comisión;

37. *Expresa su firme convicción* respecto de la importancia de labor de la Comisión, realizada de conformidad con la Convención, incluso por lo que se refiere a la participación del Estado ribereño en los trámites pertinentes relativos a su presentación de información;

38. *Toma nota* de la modificación del anexo 3 al reglamento de la Comisión, que permite más interacción entre los Estados que presentan información y la Comisión;

39. *Alienta* a los Estados a que sigan intercambiando opiniones a fin de conocer mejor las cuestiones derivadas de la aplicación del artículo 76 de la Convención, incluidos los gastos que requiere, para facilitar la preparación de las presentaciones de información a la Comisión, en particular las de los Estados en desarrollo;

¹⁴ SPLOS/25.

¹⁵ ISBA/4/A/8, anexo.

¹⁶ SPLOS/72..

¹⁷ CLCS/44 y CLCS/48 y Corr. 1.

40. *Pide* al Secretario General que, en cooperación con los Estados Miembros, siga apoyando y organizando seminarios o simposios sobre aspectos científicos y técnicos del establecimiento de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas, teniendo en cuenta el plazo para la presentación de información;

VIII

SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN Y EJECUCIÓN POR EL ESTADO DEL PABELLÓN

41. *Alienta* a los Estados a que ratifiquen los acuerdos internacionales que regulan la seguridad de la navegación o se adhieran a ellos y a que adopten las medidas conformes con la Convención que sean necesarias para cumplir y hacer cumplir las normas contenidas en esos acuerdos;

42. *Alienta también* a los Estados a que elaboren planes y establezcan procedimientos con el fin de aplicar las Directrices sobre lugares de refugio para los buques que lo necesiten¹⁸;

43. *Acoge con beneplácito* que se haya convocado la 94a. reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo del 7 al 23 de febrero de 2006 para aprobar el convenio refundido sobre el trabajo marítimo;

44. *Acoge con beneplácito también* la labor de la Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo en la elaboración de directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, como medio de aumentar la protección de los derechos humanos básicos de la gente de mar detenida en relación con accidentes marítimos;

45. *Observa* los progresos hechos en la aplicación del Plan de acción para la seguridad del transporte de materiales radiactivos, aprobado por la Junta de Gobernadores del Organismo Internacional de Energía Atómica en marzo de 2004¹⁹, y alienta a los Estados interesados a que prosigan los esfuerzos por aplicar todos los aspectos del Plan de acción;

46. *Observa también* que la cesación del transporte de material radiactivo a través de regiones de pequeños Estados insulares en desarrollo es un objetivo último deseado por esos Estados y otros países y reconoce el derecho a la libertad de la navegación de conformidad con el derecho internacional. Los Estados deben mantener el diálogo y las consultas, en particular bajo los auspicios del Organismo Internacional de Energía Atómica y la Organización Marítima Internacional, con el fin de mejorar la comprensión mutua, fomentar la confianza y mejorar las comunicaciones en relación con el transporte marítimo seguro de materiales radiactivos. Se insta a los Estados que participen en el transporte de esos materiales a que prosigan el diálogo con los pequeños Estados insulares en desarrollo y otros Estados para resolver sus inquietudes, que incluyen la continuación de la formulación y el fortalecimiento, en los foros pertinentes, de los regímenes reguladores internacionales para aumentar la seguridad, la difusión de información, la responsabilidad, la protección y la indemnización en relación con ese transporte²⁰;

47. *Insta de nuevo* a los Estados del pabellón que no tengan una administración marítima eficaz y un marco jurídico apropiado a establecer o mejorar la capacidad de infraestructura, legislación y aplicación coercitiva necesaria para cumplir eficazmente las obligaciones derivadas del derecho internacional y, hasta que adopten esas medidas, a considerar la posibilidad de denegar a nuevos buques la autorización para enarbolar su pabellón, suspender la matriculación o no instituir sistema de matrícula, y exhorta a los Estados del pabellón y a los Estados del puerto a que adopten todas las medidas compatibles con el derecho internacional para prevenir la explotación de los buques deficientes;

¹⁸ Organización Marítima Internacional, resolución A.949(23) de la Asamblea.

¹⁹ Véase www-ns.iaea.org/meetings/rw-summaries/Vienna-transport-safety-2003.htm

²⁰ Resolución 60/1, párr. 56 o).

48. *Acoge con satisfacción* los progresos logrados por la Organización Marítima Internacional en el establecimiento de un plan de auditorías de aplicación voluntaria para sus Estados miembros y espera con interés su ulterior desarrollo en esa organización;

49. *Espera con interés* los resultados de la labor que hace la Organización Marítima Internacional, en cooperación con otras organizaciones internacionales competentes, a raíz de la invitación que les formuló en la resolución 58/240 y la resolución 58/14, de 24 de noviembre de 2003, para que examinaran y aclararan la función de la “relación auténtica” respecto del deber de los Estados del pabellón de ejercer un control efectivo de los buques que enarbolan su pabellón, incluidos los buques de pesca, y las posibles consecuencias del incumplimiento de los deberes y las obligaciones de los Estados del pabellón establecidos en los instrumentos internacionales aplicables;

50. *Alienta* a los Estados a que cooperen para hacer frente a los peligros que amenazan la seguridad de la navegación, como la piratería, el robo a mano armada en el mar, el contrabando y los actos terroristas contra el transporte marítimo, las instalaciones marinas y otros intereses marítimos, mediante instrumentos y mecanismos bilaterales y multilaterales encaminados a vigilar, prevenir y responder a tales amenazas;

51. *Insta* a todos los Estados a que, en cooperación con la Organización Marítima Internacional, repriman la piratería y el robo a mano armada en el mar mediante la adopción de medidas, en particular las relacionadas con la asistencia para la creación de la capacidad mediante la formación de la gente de mar, el personal portuario y el personal de vigilancia en la prevención, la denuncia y la investigación de incidentes, el enjuiciamiento de los presuntos autores de conformidad con el derecho internacional y la promulgación de legislación nacional, así como el suministro de naves y equipo de vigilancia y la prevención de la matriculación fraudulenta de buques;

52. *Insta* a los Estados a que pasen a ser partes en el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental²¹, toma nota de la aprobación el 14 de octubre de 2005 de los Protocolos de 2005 por los que se enmiendan los instrumentos mencionados²² e insta también a los Estados partes a que adopten medidas adecuadas para dar una aplicación efectiva de esos instrumentos, mediante la promulgación de leyes, cuando proceda;

53. *Exhorta* a los Estados a que apliquen efectivamente el Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias y las enmiendas correspondientes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar²³ y a que colaboren con la Organización Marítima Internacional para promover la navegación segura garantizando al mismo tiempo la libertad de la navegación;

54. *Exhorta también* a los Estados a que aseguren la libertad de la navegación y los derechos de paso en tránsito y paso inocente de conformidad con el derecho internacional, en particular con la Convención;

55. *Acoge con satisfacción* la labor de la Organización Marítima Internacional con respecto a la protección de las vías marítimas de importancia y significación estratégicas, en particular al aumento de la seguridad y la protección del medio ambiente en los estrechos utilizados para la navegación internacional, y exhorta a la Organización Marítima Internacional, a los Estados ribereños de los estrechos y a los Estados usuarios a que prosigan las actividades de cooperación para garantizar la seguridad de tales estrechos y mantenerlos abiertos al tráfico marítimo internacional en todo momento, de conformidad con el derecho internacional, especialmente la Convención;

²¹ Publicación de la Organización Marítima Internacional, No. de venta: 462.88.12.S

²² Organización Marítima Internacional, documentos LEG/CONF.15/21 y LEG/CONF.15/22.

²³ *Ibid.*, documentos SOLAS/CONF.5/32 y 34.

56. *Exhorta* a los Estados usuarios y a los Estados ribereños de los estrechos utilizados para la navegación internacional a que cooperen concertando acuerdos relativos a cuestiones relacionadas con la seguridad de la navegación, incluidas las ayudas para la seguridad de la navegación, y a la prevención, reducción y control de la contaminación procedente de los buques;

57. *Acoge con satisfacción* los progresos logrados en la cooperación regional en algunas zonas geográficas mediante la Declaración de Yakarta sobre el aumento de la seguridad y la protección del medio ambiente en los estrechos de Malaca y Singapur, aprobada el 8 de septiembre de 2005²⁴, y el Acuerdo de Cooperación Regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra embarcaciones en Asia, aprobado el 11 de noviembre de 2004 en Tokio, e insta a los Estados a que consideren urgentemente la aprobación, conclusión y aplicación de acuerdos de cooperación a nivel regional en zonas de alto riesgo;

58. *Insta* a los Estados que aún no lo hayan hecho a que pasen a ser partes en el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional²⁵ y el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional²⁶, y adopten las medidas adecuadas para asegurar su aplicación efectiva;

59. *Exhorta* a los Estados a que cooperen para asegurar que las personas sean rescatadas en el mar y trasladadas a lugar seguro, e insta a los Estados a que adopten todas las medidas necesarias para la aplicación efectiva de las enmiendas al Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo²⁷ y al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar²⁸ relativas al traslado a lugar seguro de las personas rescatadas en el mar, cuando entren en vigor, y de las correspondientes Directrices sobre el trato de las personas rescatadas en el mar²⁹;

60. *Acoge con satisfacción* que la Organización Hidrográfica Internacional haya instituido el Día Mundial de la Hidrografía, que se celebrará anualmente el 21 de junio, con el fin de dar la publicidad adecuada a su labor en todos los niveles y aumentar el alcance de la información hidrográfica en todo el mundo, e insta a todos los Estados a que colaboren con esa organización para promover la seguridad de la navegación, especialmente en las zonas de navegación internacional, en los puertos y en las zonas marinas vulnerables o protegidas;

IX

EL MEDIO MARINO, LOS RECURSOS MARINOS, LA BIODIVERSIDAD MARINA Y LA PROTECCIÓN DE LOS ECOSISTEMAS MARINOS VULNERABLES

61. *Destaca una vez más* la importancia de la aplicación de la Parte XII de la Convención para proteger y preservar el medio marino y sus recursos marinos contra la contaminación y la degradación física, y exhorta a todos los Estados a que cooperen y adopten medidas, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, para proteger y preservar el medio marino;

62. *Alienta* a los Estados a que ratifiquen los acuerdos internacionales que regulan la protección y la preservación del medio marino y sus recursos vivos contra la contaminación y la degradación física

²⁴A/60/529, anexo II.

²⁵Resolución 55/25, anexo III.

²⁶Ibíd., anexo II.

²⁷Organización Marítima Internacional, documento MSC/78/26/Add.1, anexo 5, resolución MSC.155(78)..

²⁸Ibíd. anexo 3, resolución MSC. 153(78).

²⁹Ibíd. anexo 34, resolución MSC. 167(78).

y los acuerdos que prevén indemnizaciones por los daños resultantes de la contaminación marina o se adhieran a ellos, y a que adopten las medidas conformes con la Convención que sean necesarias para cumplir y hacer cumplir las normas contenidas en esos acuerdos;

63. *Alienta también* a los Estados a que ratifiquen el Protocolo de 1996 del Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias³⁰, de 1972, o se adhieran a él para asegurar la oportuna inscripción en vigor del Protocolo;

64. *Alienta además* a los Estados a que formulen y promuevan conjuntamente, de conformidad con la Convención y otros instrumentos pertinentes, en forma bilateral o regional, planes para imprevistos que permitan hacer frente a incidentes de contaminación y a otros incidentes que puedan producir efectos adversos considerables en el medio y la biodiversidad marinos;

65. *Observa* la falta de información y datos sobre los desechos marinos, alienta a las organizaciones nacionales e internacionales competentes a que hagan nuevos estudios sobre la amplitud y la naturaleza del problema y alienta también a los Estados a que formen asociaciones con el sector marítimo y la sociedad civil para aumentar la conciencia sobre la magnitud de los efectos de los desechos marinos para la salud y la productividad del medio marino, así como la consiguiente pérdida económica;

66. *Insta* a los Estados a integrar la cuestión de los desechos marinos en las estrategias nacionales de gestión de desechos en la zona costera, los puertos y el sector marítimo, incluidos el reciclado, la reutilización, la reducción y la eliminación, y a alentar el establecimiento de incentivos económicos adecuados para combatir el problema, incluida la instauración de sistemas de recuperación de costos que estimulen el uso de las instalaciones portuarias de recepción y disuadan a los buques de verter desechos al mar, y alienta a los Estados a cooperar a nivel regional y subregional en la preparación y ejecución de programas conjuntos de prevención y recuperación de los desechos marinos;

67. *Invita* a la Organización Marítima Internacional a que, en consulta con las organizaciones y los órganos competentes, examine el anexo V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, modificado por el Protocolo correspondiente de 1978, y evalúe su eficacia para combatir las fuentes marinas de los desechos marinos;

68. *Acoge con beneplácito* la labor que lleva a cabo la Organización Marítima Internacional sobre las instalaciones portuarias de recepción de desechos y observa la labor realizada para determinar los problemas y elaborar un plan de acción con el fin de remediar las deficiencias de esas instalaciones;

69. *Exhorta* a los Estados a que adopten todas las medidas adecuadas para controlar, reducir y minimizar todo lo posible la contaminación marina procedente de fuentes terrestres como parte de sus estrategias y programas nacionales de desarrollo sostenible, de forma integrada e inclusiva, y a que promuevan la ejecución del Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra³¹ y la Declaración de Montreal sobre la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra³².

70. *Acoge con beneplácito* que se haya convocado la segunda Reunión Intergubernamental de Examen del Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra en Beijing del 16 al 20 de octubre de 2006, que ofrecerá la oportunidad de examinar la cuestión de los desechos marinos en relación con las categorías de fuentes establecidas en el Programa de Acción Mundial, e insta a la participación más amplia y de alto nivel;

71. *Acoge también con beneplácito* la labor que siguen haciendo los Estados, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y las organizaciones regionales con el fin de ejecutar el Programa de Acción Mundial, y alienta a dar más importancia a la relación entre el agua dulce, la zona cos-

³⁰ IMO/LC.2/Circ.380.

³¹ A/51/116, anexo II.

³² Véase A/57/57 anexo I B.

tera y los recursos marinos en el cumplimiento de los objetivos internacionales de desarrollo, incluidos los que figuran en la Declaración del Milenio³³ y en las metas sujetas a plazo del Plan de Aplicación de las decisiones de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (“Plan de Aplicación de las decisiones de Johannesburgo”)³⁴, en particular la meta relativa al saneamiento, y el Consenso de Monterrey de la Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo³⁵;

72. *Observa* la labor realizada conforme al Mandato de Yakarta sobre la diversidad biológica marina y costera³⁶ y el programa de trabajo detallado del Convenio sobre la Diversidad Biológica relativo a la diversidad biológica marina y costera³⁷;

73. *Reafirma* la necesidad de que los Estados y las organizaciones internacionales competentes examinen urgentemente los medios de integrar y mejorar, sobre la base de la mejor información científica disponible y con arreglo a la Convención y a los acuerdos e instrumentos conexos, el control de los riesgos para la biodiversidad de los montes marinos, los arrecifes de coral de aguas frías, los respiraderos hidrotérmicos y otros accidentes submarinos;

74. *Reafirma también* la necesidad de que los Estados prosigan sus esfuerzos para difundir y facilitar el uso de distintos enfoques e instrumentos para la conservación y la ordenación de los ecosistemas marinos vulnerables, incluido el posible establecimiento de zonas marinas protegidas, de conformidad con el derecho internacional y sobre la base de la mejor información científica disponible, y la creación de redes representativas de tales zonas para 2012;

75. *Observa* la labor de los Estados, las organizaciones y los órganos intergubernamentales competentes, incluido el Convenio sobre la Diversidad Biológica, en la evaluación de la información científica sobre las zonas marinas que requieren protección y la recopilación de criterios ecológicos para determinar esas zonas, teniendo en cuenta el objetivo de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible de difundir y facilitar el uso de distintos enfoques e instrumentos, como el establecimiento de zonas marinas protegidas conforme al derecho internacional y basado en la información científica, incluidas redes representativas, para 2012;

76. *Señala* los informes de síntesis de la Evaluación de los Ecosistemas del Milenio y la necesidad urgente de proteger la biodiversidad marina indicada en ellos;

77. *Exhorta* a los Estados y a las organizaciones internacionales a que tomen medidas urgentes para hacer frente, de conformidad con el derecho internacional, a las prácticas destructivas que tienen efectos negativos en la biodiversidad y los ecosistemas marinos, en particular los montes marinos, los respiraderos hidrotérmicos y los arrecifes de coral de aguas frías;

78. *Toma nota* del informe del Secretario General sobre la conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica marina fuera de las zonas de jurisdicción nacional³⁸, preparado y publicado en respuesta a la petición formulada en el párrafo 74 de la resolución 59/24;

79. *Decide* que la reunión del Grupo de Trabajo especial oficioso de composición abierta creado en virtud del párrafo 73 de la resolución 59/24 esté abierta a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas y a todas las partes en la Convención y que se invite a otros interesados como observadores, de conformidad con la práctica de las Naciones Unidas, y señala que se podrán celebrar sesiones privadas cuando proceda;

³³ Véase la resolución 55/2.

³⁴ *Informe de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, Johannesburgo (Sudáfrica), 26 de agosto a 4 de septiembre de 2002* (publicación de las Naciones Unidas No. de venta: S.03.II.A.1 y corrección), cap. I resolución 2 anexo.

³⁵ *Informe de la Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo, Monterrey (México), 18 a 22 de marzo de 2002* (publicación de las Naciones Unidas No. de venta: S.02.II.A.7), cap. I, resolución 1, anexo.

³⁶ Véase A/51/312, anexo II, decisión II/10.

³⁷ UNEP/CBD/COP/7/21, anexo, decisión VII/5, anexo I.

³⁸ A/60/63/Add.1.

80. *Decide también* que la reunión del Grupo de Trabajo sea coordinada por dos copresidentes, nombrados por el Presidente de la Asamblea General, en consulta con los Estados Miembros, teniendo en cuenta la necesidad de que estén representados los países desarrollados y los países en desarrollo;

81. *Reitera su apoyo* a la Iniciativa Internacional sobre los Arrecifes de Coral, toma nota de la reunión general de la Iniciativa Internacional sobre los Arrecifes de Coral, celebrada en Mahe (Seychelles) del 25 al 27 de abril de 2005, apoya la labor realizada conforme al Mandato de Yakarta sobre la diversidad biológica marina y costera y el programa de trabajo elaborado sobre la diversidad biológica marina y costera en relación con los arrecifes de coral y señala los progresos hechos por la Iniciativa y otros órganos competentes para incorporar los ecosistemas de los arrecifes de coral de aguas frías a sus programas y actividades y promover la conservación y la utilización sostenible de todos los recursos de los arrecifes de coral;

82. *Alienta* a los Estados a cooperar, directamente o por conducto de los órganos internacionales competentes, en el intercambio de información en caso de accidente en que intervengan buques en un arrecife de coral y en la promoción de la elaboración de técnicas de evaluación económica, tanto para restaurar los sistemas de arrecifes de coral como para determinar su valor no relacionado con el uso;

83. *Destaca* la necesidad de incorporar la ordenación sostenible de los arrecifes de coral y la ordenación integrada de las cuencas hidrográficas a las estrategias nacionales de desarrollo, así como a las actividades de los organismos y programas pertinentes de las Naciones Unidas, las instituciones financieras internacionales y la comunidad de donantes;

84. *Alienta* a que se hagan nuevos estudios y exámenes de los efectos del ruido oceánico en los recursos marinos vivos;

X

CIENCIAS DEL MAR

85. *Exhorta* a los Estados a que, individualmente o en colaboración entre sí o con las organizaciones y organismos internacionales competentes, aumenten los conocimientos y la comprensión de las aguas profundas, y en particular de la magnitud y la vulnerabilidad de la biodiversidad y los ecosistemas de esas aguas, intensificando sus actividades de investigación científica marina de conformidad con la Convención;

86. *Señala* la contribución del Censo de la Fauna y la Flora Marinas a la investigación de la biodiversidad marina y alienta a participar en esa iniciativa;

87. *Toma nota con reconocimiento* de la labor del Órgano consultivo de expertos sobre el derecho del mar de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental sobre la práctica de los Estados miembros de la Comisión en la aplicación de las partes XIII y XIV de la Convención y señala las recomendaciones aprobadas por la Comisión como resultado de esa labor;

88. *Acoge con beneplácito* que la Asamblea de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental haya aprobado el procedimiento para la aplicación por la Comisión del artículo 247 de la Convención³⁹;

³⁹ Véase la resolución XXIII-8 aprobada en el 23º período de sesiones de la asamblea de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental.

PROCESO ORDINARIO DE PRESENTACIÓN DE INFORMES Y EVALUACIÓN DEL ESTADO DEL MEDIO MARINO A ESCALA MUNDIAL, INCLUIDOS LOS ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS

89. *Hace suyas* las conclusiones del segundo Taller Internacional sobre el proceso ordinario de presentación de informes y evaluación del estado del medio marino a escala mundial, incluidos los aspectos socioeconómicos (“el proceso ordinario”)⁴⁰;

90. *Decide* poner en marcha la fase inicial, la “evaluación de evaluaciones”, que deberá terminar antes de que hayan transcurrido dos años, como fase preparatoria del establecimiento del proceso ordinario;

91. *Decide también* establecer disposiciones de organización, que incluyen un grupo directivo especial para supervisar la ejecución de la “evaluación de evaluaciones”, dos organismos de las Naciones Unidas para codirigir el proceso, y un grupo de expertos;

92. *Establece* el Grupo Directivo Especial, que estará formado por:

a) Representantes de Estados Miembros distintos de cada uno de los grupos regionales, nombrados por el Presidente de la Asamblea General, en consulta con los Estados Miembros y los grupos regionales, de modo que se asegure una gama de conocimientos suficiente y una distribución geográfica equitativa, como sigue: cinco representantes del Grupo de Estados de África, cinco representantes del Grupo de Estados de Asia, dos representantes del Grupo de Estados de Europa Oriental, tres representantes del Grupo de Estados de América Latina y el Caribe y tres representantes del Grupo de Europa Occidental y otros Estados, en el entendimiento de que la financiación de estos expertos por los organismos depende de la disponibilidad de fondos;

b) Un representante de cada uno de los siguientes organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales conexas: la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, la Organización Meteorológica Mundial, la Organización Marítima Internacional, la Comisión Oceanográfica Intergubernamental y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, además de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos;

93. *Dispone* que el Grupo Directivo Especial desempeñará las siguientes funciones:

a) Aprobar la composición del grupo de expertos, a propuesta de los organismos coordinadores, y comunicarla a los Estados Miembros de las Naciones Unidas;

b) Acordar un programa de trabajo para la “evaluación de evaluaciones”, a propuesta del grupo de expertos por conducto de los organismos coordinadores, y distribuirlo a los Estados Miembros de las Naciones Unidas;

c) Organizar un mecanismo de composición abierta para hacer un examen a mitad de período de la labor y los progresos hechos hasta entonces, a fin de dar a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas una oportunidad de formular observaciones y contribuir al desarrollo de la labor de la “evaluación de evaluaciones”;

d) Dar orientación, de conformidad con las conclusiones del segundo Taller Internacional, a los organismos coordinadores y al grupo de expertos, si es necesario;

94. *Determina* que los organismos coordinadores cumplirán las siguientes funciones, guiados por el Grupo Directivo Especial, además de contribuir a los trabajos conforme al mandato de cada uno:

a) Prestar servicios de secretaría al Grupo Directivo Especial;

⁴⁰A/60/91, anexo.

b) Coordinar los trabajos en colaboración con los organismos, organizaciones y programas competentes de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales conexas;

c) Crear un grupo de expertos, previa aprobación del Grupo Directivo Especial, que realice la labor de evaluar las distintas evaluaciones, teniendo en cuenta la importancia de que en el grupo haya una participación suficiente de expertos de los países en desarrollo;

d) Preparar un informe sobre los resultados de la “evaluación de evaluaciones” para la Asamblea General;

95. *Invita* al Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y a la Comisión Oceanográfica Intergubernamental a asumir conjuntamente la función de organismos coordinadores, bajo la orientación del Grupo Directivo Especial;

96. *Decide* que la ejecución de la “evaluación de evaluaciones”, incluidas las actividades del Grupo Directivo Especial y del grupo de expertos, se financie mediante contribuciones voluntarias y otros recursos de que dispongan las organizaciones y los órganos participantes e invita a los Estados Miembros que puedan hacerlo a que aporten contribuciones;

XII

COOPERACIÓN REGIONAL

97. *Observa* que en diversas regiones han surgido iniciativas regionales encaminadas a promover la aplicación de la Convención y, en ese contexto, toma nota del Fondo de Asistencia para el Caribe, que tiene por objeto facilitar, principalmente mediante asistencia técnica, el inicio voluntario de negociaciones de delimitación marítima entre los Estados del Caribe, toma nota una vez más del Fondo de Paz: solución pacífica de disputas territoriales, establecido por la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos en 2000, como mecanismo fundamental, por su amplio alcance regional, para prevenir las controversias de carácter territorial o relativas a fronteras terrestres o marítimas y resolver las pendientes, y exhorta a los Estados y a otras entidades que puedan hacerlo a que contribuyan a esos fondos;

98. *Toma nota* de la segunda Reunión Ministerial de cooperación económica en Asia y el Pacífico sobre los océanos, celebrada los días 16 y 17 de septiembre de 2005 en Bali (Indonesia), y en particular de la Declaración Ministerial Conjunta y el Plan de Acción de Bali, en que se reconoce la importante contribución que hacen los océanos y sus recursos al crecimiento económico sostenible y al bienestar de la región de Asia y el Pacífico;

XIII

PROCESO ABIERTO DE CONSULTAS OFICIOSAS SOBRE LOS OCÉANOS Y EL DERECHO DEL MAR

99. *Reafirma* su decisión de hacer un examen y una evaluación anuales de la aplicación de la Convención y otras novedades relacionadas con los asuntos oceánicos y el derecho del mar, acoge con satisfacción la labor llevada a cabo por el Proceso de consultas en los últimos seis años, señala la contribución del Proceso de consultas al fortalecimiento del debate anual de la Asamblea General sobre los océanos y el derecho del mar, y decide continuar el Proceso de consultas durante los tres próximos años de conformidad con la resolución 54/33, y hacer un nuevo examen de su eficacia y utilidad en el sexagésimo tercer período de sesiones;

100. *Reconoce* la necesidad de fortalecer y hacer más eficaz el Proceso de consultas y alienta a los Estados, a las organizaciones intergubernamentales y a los programas a que den orientación a los copresidentes con este fin, en particular antes de la reunión preparatoria del Proceso de consultas y durante ésta;

101. *Pide* al Secretario General que convoque la séptima reunión del Proceso de consultas en Nueva York del 12 al 16 de junio de 2006, que le preste los servicios necesarios para cumplir su cometido y que tome medidas para que la División le preste apoyo en cooperación con otras dependencias competentes de la Secretaría, según proceda;

102. *Alienta* a los Estados a que hagan contribuciones adicionales al fondo fiduciario de contribuciones voluntarias, establecido en virtud de la resolución 55/7, con el fin de ayudar a los países en desarrollo, en particular a los países menos adelantados, los pequeños Estados insulares en desarrollo y los Estados en desarrollo sin litoral, a asistir a las reuniones del Proceso de consultas;

103. *Recomienda* que, en sus deliberaciones acerca del informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar, el Proceso de consultas centre el debate en la siguiente cuestión: “Los enfoques basados en los ecosistemas y los océanos”;

XIV

COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN

104. *Alienta* a los Estados a que cooperen estrechamente con las organizaciones, fondos y programas internacionales, así como con los organismos especializados del sistema de las Naciones Unidas y los convenios internacionales pertinentes, y por intermedio de todos ellos, a fin de determinar nuevos temas centrales para mejorar la coordinación y la cooperación y la mejor forma de tratar estas cuestiones;

105. *Pide* al Secretario General que señale la presente resolución a la atención de los jefes de las organizaciones intergubernamentales, los organismos especializados y los fondos y programas de las Naciones Unidas que realicen actividades relacionadas con los asuntos oceánicos y el derecho del mar, así como a las instituciones de financiación, y destaca la importancia de que hagan aportes constructivos y oportunos al informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar y de que participen en las reuniones y procesos pertinentes;

106. *Acoge con agrado* la labor que han hecho las secretarías de los organismos especializados, programas, fondos y órganos competentes de las Naciones Unidas, así como las secretarías de las organizaciones y los convenios pertinentes, para aumentar la coordinación y cooperación interinstitucionales en las cuestiones oceánicas, incluso mediante ONU-Océanos, el mecanismo de coordinación entre organismos del sistema de las Naciones Unidas para las cuestiones relativas a los océanos y las costas;

107. *Alienta* a ONU-Océanos a que siga presentando a los Estados Miembros información actualizada sobre sus prioridades e iniciativas, en particular sobre la participación propuesta en ONU-Océanos;

XV

ACTIVIDADES DE LA DIVISIÓN DE ASUNTOS OCEÁNICOS Y DEL DERECHO DEL MAR

108. *Expresa su reconocimiento* al Secretario General por el informe anual amplio sobre los océanos y el derecho del mar, preparado por la División, así como por las demás actividades de la División, que reflejan la alta calidad de la asistencia que presta a los Estados Miembros;

109. *Pide* al Secretario General que siga desempeñando las funciones que se le encomiendan en la Convención y en sus resoluciones sobre la cuestión, incluidas las resoluciones 49/28 y 52/26, y que asegure que se asignen a la División recursos suficientes para desempeñar sus funciones en el marco del presupuesto aprobado de la Organización;

XVI

SEXAGÉSIMO PRIMER PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA GENERAL

110. *Pide* al Secretario General que prepare un informe amplio, en su formato amplio actual y conforme a la práctica establecida, para que la Asamblea lo examine en el sexagésimo primer período de sesiones, sobre los acontecimientos y cuestiones relacionados con los asuntos oceánicos y el derecho del mar, incluida la aplicación de la presente resolución, de conformidad con las resoluciones 49/28, 52/26 y 54/33, y que ponga el informe a disposición de los interesados por lo menos seis semanas antes de la reunión del Proceso de consultas;

111. *Subraya* la trascendental función del informe anual amplio del Secretario General, que integra la información sobre los acontecimientos relacionados con la aplicación de la Convención y la labor de la Organización, sus organismos especializados y otras instituciones en la esfera de los asuntos oceánicos y el derecho del mar en los planos mundial y regional y sirve así de base para el estudio y examen anual de los acontecimientos relativos a los asuntos oceánicos y el derecho del mar que hace la Asamblea General, en cuanto institución mundial a que compete ese examen;

112. *Señala* que el informe mencionado en el párrafo 110 *supra* se presentará también a los Estados partes de conformidad con el artículo 319 de la Convención, relativo a las cuestiones de carácter general que hayan surgido con respecto a la Convención;

113. *Señala también* el deseo de seguir aumentando la eficiencia de las consultas oficiosas relativas a la resolución anual sobre los océanos y el derecho del mar y la resolución sobre la pesca sostenible, así como la participación efectiva de las delegaciones en esas consultas, y decide limitar la duración de las consultas oficiosas sobre las dos resoluciones a un máximo de cuatro semanas y asegurar que las consultas se programen de forma que no coincidan con el período en que se reúne la Sexta Comisión y que la División tenga tiempo suficiente para preparar el informe mencionado en el párrafo 110 *supra*;

114. *Decide* incluir en el programa provisional de su sexagésimo primer período de sesiones el tema titulado “Los océanos y el derecho del mar”.

*56a. sesión plenaria
29 de noviembre de 2005*

2. RESOLUCIÓN 60/31 DE LA ASAMBLEA GENERAL DE 29 DE NOVIEMBRE DE 2005: LA PESCA SOSTENIBLE, INCLUSO MEDIANTE EL ACUERDO DE 1995 SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DE LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR DE 10 DE DICIEMBRE DE 1982 RELATIVAS A LA CONSERVACIÓN Y ORDENACIÓN DE LAS POBLACIONES DE PECES TRANSZONALES Y LAS POBLACIONES DE PECES ALTAMENTE MIGRATORIOS, E INSTRUMENTOS CONEXOS

La Asamblea General,

Reafirmando sus resoluciones 46/215, de 20 de diciembre de 1991, 49/116 y 49/118, de 19 de diciembre de 1994, 50/25, de 5 de diciembre de 1995, y 57/142, de 12 de diciembre de 2002, así como otras resoluciones relativas a la pesca de altura en gran escala con redes de enmalle y deriva, la pesca no autorizada en zonas sujetas a jurisdicción nacional y en alta mar, las capturas incidentales y los descartes en la pesca y otras cuestiones, sus resoluciones 56/13, de 28 de noviembre de 2001, y 57/143, de 12 de diciembre de 2002, referentes al Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios

(“el Acuerdo”)¹, y sus resoluciones 58/14, de 24 de noviembre de 2003, y 59/25, de 17 de noviembre de 2004,

Recordando las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (“la Convención”)², y teniendo presente la relación entre la Convención y el Acuerdo,

Reconociendo que, de conformidad con la Convención, en el Acuerdo se establecen disposiciones relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, entre ellas disposiciones sobre el cumplimiento y la ejecución por el Estado del pabellón y sobre la cooperación subregional y regional en materia de ejecución, el arreglo obligatorio de controversias y los derechos y las obligaciones de los Estados en lo que respecta a la autorización del uso de buques de su pabellón para la pesca en alta mar, así como disposiciones concretas para atender a las necesidades de los Estados en desarrollo relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios y al desarrollo de las pesquerías de esas poblaciones,

Observando que en el Código de Conducta para la Pesca Responsable de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (“el Código”)³ y los planes de acción internacionales conexos se enuncian principios y normas de comportamiento universales en materia de prácticas responsables para la conservación de los recursos pesqueros y la ordenación y el desarrollo de las pesquerías,

Observando con preocupación que la ordenación efectiva de la pesca de captura marina se ve obstaculizada en algunas zonas por información y datos no fidedignos en los que no se reflejan o se reflejan de manera incorrecta las capturas de peces y la intensidad de la actividad pesquera y que esa falta de información contribuye a que continúe la sobreexplotación pesquera en algunas zonas,

Observando con satisfacción la Estrategia para mejorar la información sobre la situación y las tendencias de la pesca de captura, aprobada recientemente por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación⁴, y reconociendo que, a largo plazo, conocer y comprender mejor la situación y las tendencias de la pesca constituye una base fundamental de la política y ordenación pesquera para dar aplicación al Código,

Reconociendo la necesidad de llevar a la práctica con carácter prioritario el Plan de Aplicación de las decisiones de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (“Plan de Aplicación de las decisiones de Johannesburgo”)⁵ en lo que atañe al logro de la pesca sostenible, incluido el objetivo de mantener las poblaciones en niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible, o restablecerlas a esos niveles con la intención de alcanzar tales objetivos de manera urgente en el caso de las poblaciones agotadas y, cuando sea posible, para 2015 a más tardar,

Reconociendo también la importante contribución de la pesca sostenible a la seguridad alimentaria, los ingresos y el patrimonio de las generaciones actuales y futuras,

Deplorando el hecho de que en muchas partes del mundo las poblaciones de peces, incluidas las de peces transzonales y las de peces altamente migratorios, sean objeto de sobrepesca o de actividades pesqueras intensas y escasamente reglamentadas como resultado de la pesca no autorizada, el control y la

¹ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 2167, No. 37924.

² *Ibid.*, vol. 1833, No. 31363.

³ *Instrumentos relativos a la pesca internacional con un índice alfabético por temas* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.98.V.11), secc. III.

⁴ Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, *Informe del 25º período de sesiones del Comité de Pesca, Roma, 24 a 28 de febrero de 2003*, FAO Fisheries Report No. 702 [FIPL/R702(Es)], apéndice H.

⁵ *Informe de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, Johannesburgo (Sudáfrica), 26 de agosto a 4 de septiembre de 2002* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.03.II.A.1 y corrección), cap. I, resolución 2, anexo.

ejecución inadecuados por parte del Estado del pabellón, incluidas las medidas de fiscalización, control y vigilancia, las medidas de regulación inadecuadas, los subsidios perjudiciales y la capacidad excesiva,

Preocupada porque las actividades pesqueras ilegales, no declaradas y no reglamentadas amenazan con causar una reducción considerable de ciertas poblaciones de peces y graves daños a los hábitat y ecosistemas marinos, en perjuicio de la pesca sostenible, así como de la seguridad alimentaria y las economías de muchos Estados, en particular Estados en desarrollo,

Acogiendo con beneplácito los resultados del 26° período de sesiones del Comité de Pesca de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, que tuvo lugar del 7 al 11 de marzo de 2005⁶,

Acogiendo con beneplácito también la Declaración de Roma de 2005 sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, aprobada el 12 de marzo de 2005 en la Reunión Ministerial de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación sobre Pesca⁷, en que se reafirmó la determinación de la comunidad internacional de prevenir, reprimir y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada,

Acogiendo con beneplácito además la Declaración de Roma de 2005 sobre la pesca y el tsunami, aprobada en la Reunión Ministerial el 12 de marzo de 2005⁸, en que se hacía referencia a la cuestión de la rehabilitación en relación con la catástrofe causada por el tsunami,

Observando la actividad que realiza la Organización Internacional del Trabajo en relación con el trabajo en el sector pesquero,

Reconociendo la necesidad de seguir examinando la relación entre las actividades oceánicas, como el transporte marítimo y la pesca, y las cuestiones ambientales,

Preocupada porque la contaminación marina procedente de todas las fuentes, entre ellas los buques y, en particular, las fuentes terrestres, constituye una grave amenaza para la salud y la seguridad del ser humano, pone en peligro las poblaciones de peces, la biodiversidad marina y los hábitat marinos y entraña un costo considerable para la economía local y nacional,

Reconociendo que los desechos marinos constituyen un problema mundial de contaminación transfronteriza y que, en razón de los muchos y distintos tipos y fuentes de desechos, es necesario aplicar distintos métodos de prevención y remoción,

Reconociendo también la necesidad de tomar medidas adecuadas para resolver el problema de los aparejos perdidos o abandonados, incluida la captura por aparejos de pesca abandonados, que redundan en detrimento de las poblaciones y los hábitat de peces, entre otras cosas,

Observando que la contribución de la acuicultura sostenible a la oferta mundial de pescado sigue abriendo a los países en desarrollo posibilidades de aumentar la seguridad alimentaria y reducir la pobreza y, junto con labor de otros países que practican la acuicultura, aportará una importante contribución a la satisfacción de la demanda futura de pescado para el consumo, teniendo presente el artículo 9 del Código,

Destacando las circunstancias que afectan a la pesca en muchos Estados en desarrollo, especialmente Estados de África y pequeños Estados insulares en desarrollo, y reconociendo la necesidad urgente de crear capacidad en dichos Estados, incluida la transferencia de tecnología marina, para ayudarles a cumplir las obligaciones y ejercer los derechos que les incumben en virtud de los instrumentos internacionales a fin de hacer efectivos los beneficios de los recursos pesqueros,

⁶ Véase Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, *Informe del 26° período de sesiones del Comité de Pesca, Roma, 7 a 11 de marzo de 2005*, FAO Fisheries Report No. 780 [FIPL/R780(Es)].

⁷ Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, *Resultados de la Reunión Ministerial sobre Pesca, Roma, 12 de marzo de 2005* (CL 128/INF/11), apéndice B.

⁸ *Ibid.*, apéndice A.

Observando la obligación que tienen todos los Estados, de conformidad con las disposiciones de la Convención, de cooperar en la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, y reconociendo la importancia de la coordinación y la cooperación en los planos mundial, regional, subregional y nacional en la reunión de datos, el intercambio de información, la creación de capacidad y la capacitación, entre otras cosas para la conservación, la ordenación y el desarrollo sostenible de los recursos marinos vivos,

Reconociendo que, según se estipula en la Convención, el Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar (“el Acuerdo de Cumplimiento”)⁹, el Acuerdo y el Código, es deber del Estado del pabellón ejercer un control efectivo de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón y de los buques de su pabellón que prestan apoyo a los primeros y asegurar que las actividades de dichos buques no redunden en detrimento de la eficacia de las medidas de conservación y ordenación adoptadas de conformidad con el derecho internacional y aprobadas en los planos nacional, subregional, regional o mundial,

Reconociendo también la necesidad urgente de que se adopten medidas a todos los niveles a los efectos del aprovechamiento y la ordenación sostenibles de los recursos pesqueros a largo plazo mediante la aplicación amplia de un criterio de precaución y medidas adecuadas para reducir los desechos, los descartes y otros factores que tienen efectos perjudiciales para las poblaciones de peces,

Reconociendo además la importancia económica y cultural del tiburón para muchos países, su importancia biológica en el ecosistema marino, la vulnerabilidad de ciertas especies de tiburón a la sobreexplotación y la necesidad de adoptar medidas para promover la sostenibilidad a largo plazo de las poblaciones y la pesca de tiburones, así como la pertinencia del Plan de Acción Internacional para la conservación y ordenación de los tiburones, aprobado por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación en 1999, que ofrece orientación para formular esas medidas,

Reafirmando su apoyo a la iniciativa de conservación y ordenación de los tiburones de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y las organizaciones y los mecanismos regionales y subregionales de ordenación pesquera competentes y observando con preocupación que únicamente un número reducido de países ha aplicado el Plan de Acción Internacional para la conservación y ordenación de los tiburones,

Acogiendo con beneplácito la Declaración Ministerial de la “Conferencia sobre la ordenación de las pesquerías de alta mar y el Acuerdo de las Naciones Unidas relativo a la pesca: De las palabras a los hechos”, celebrada en St. John’s (Canadá) del 1º al 5 de mayo de 2005, y reconociendo que se trata de una iniciativa para mejorar la ordenación pesquera en alta mar, incluida la aplicación efectiva del Acuerdo,

Observando con satisfacción los resultados de la cuarta ronda de consultas oficiosas de los Estados partes en el Acuerdo, celebrada en Nueva York del 31 de mayo al 3 de junio de 2005,

Tomando nota con reconocimiento del informe del Secretario General¹⁰, en particular de su utilidad como instrumento para reunir y difundir información sobre el desarrollo sostenible de los recursos marinos vivos del mundo o relacionada con ellos,

Expresando preocupación porque la práctica de la pesca de altura en gran escala con redes de enmalle y deriva sigue constituyendo una amenaza para los recursos marinos vivos, pese a que la incidencia de esta práctica en la mayoría de los mares y océanos del mundo sigue siendo pequeña,

Subrayando que hay que tratar de asegurar que, de resultados de la aplicación de la resolución 46/215 en algunas partes del mundo, no se trasladen a otras partes las redes de enmalle y deriva, cuya utilización es contraria a esa resolución,

⁹ *Instrumentos relativos a la pesca internacional con un índice alfabético por temas* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.98.V.11), secc. II.

¹⁰ A/60/189.

Expresando preocupación por los informes en que se señala que siguen disminuyendo las aves marinas, en particular los albatros y petreles, así como otras especies marinas, como los tiburones y otras especies de peces de aleta y las tortugas marinas, a causa de la mortalidad incidental en operaciones pesqueras, particularmente la pesca con palangre, y otras actividades, si bien reconoce las importantes disposiciones para reducir la captura incidental en la pesca con palangre tomadas por conducto de diversos mecanismos y organizaciones regionales de ordenación pesquera,

Reconociendo que el Comité de Pesca aprobó en su 26º período de sesiones, celebrado del 5 al 11 de marzo de 2005, las Directrices para reducir la mortalidad de tortugas de mar en las operaciones de pesca¹¹,

Observando con beneplácito que un número cada vez mayor de Estados y entidades a las que se hace referencia en la Convención y en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 1 del Acuerdo, así como de organizaciones y mecanismos regionales y subregionales de ordenación pesquera, han adoptado medidas, según procede, para aplicar las disposiciones del Acuerdo,

I

LOGRO DE LA PESCA SOSTENIBLE

1. *Reafirma* la importancia que atribuye a la conservación, la ordenación y el aprovechamiento sostenible a largo plazo de los recursos marinos vivos de los océanos y mares del mundo y a las obligaciones de los Estados de cooperar con ese fin, conforme al derecho internacional consignado en las disposiciones pertinentes de la Convención², en particular las disposiciones sobre cooperación establecidas en la Parte V y en la sección 2 de la Parte VII de la Convención y, cuando proceda, del Acuerdo¹;

2. *Pone de relieve* que los Estados del pabellón deben cumplir las obligaciones que les incumben de conformidad con la Convención y el Acuerdo de hacer que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las medidas de conservación y ordenación adoptadas y en vigor con respecto a los recursos pesqueros en alta mar;

3. *Exhorta* a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a que, a fin de lograr el objetivo de la participación universal, se hagan partes en la Convención, en que se fija el marco jurídico dentro del cual deben llevarse a cabo todas las actividades en los océanos y mares, teniendo en cuenta la relación entre la Convención y el Acuerdo;

4. *Exhorta* a todos los Estados a que, directamente o por conducto de organizaciones y mecanismos regionales de ordenación pesquera, apliquen ampliamente, de conformidad con el derecho internacional, el criterio de precaución y un enfoque basado en los ecosistemas en la conservación, ordenación y explotación de las poblaciones de peces, especialmente las de peces transzonales y las de peces altamente migratorios, y exhorta también a los Estados partes en el Acuerdo a que, como cuestión prioritaria, apliquen cabalmente lo dispuesto en su artículo 6;

5. *Acoge con beneplácito* y alienta la labor de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y su Comité de Pesca, en particular el reciente llamamiento para poner efectivamente en práctica los diversos instrumentos ya establecidos a fin de asegurar una pesca responsable;

6. *Insta* a los Estados a eliminar las barreras al comercio, entre ellas los máximos arancelarios, las barreras arancelarias y no arancelarias elevadas y las medidas que no sean compatibles con las obligaciones que les incumben en virtud de los acuerdos de la Organización Mundial del Comercio, teniendo

¹¹ Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, *Informe de la Consulta Técnica sobre la conservación de las tortugas marinas y la pesca, Bangkok (Tailandia), 29 de noviembre a 2 de diciembre de 2004* [FAO Fisheries Report No. 765 [FIRM/R765(Es)], apéndice E.

en cuenta la importancia que reviste el comercio de productos pesqueros, especialmente para los países en desarrollo;

7. *Acoge con beneplácito* las Directrices internacionales para el ecoetiquetado del pescado y los productos pesqueros capturados en el mar aprobadas por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación en 2005, reconoce el papel que cabe a los sistemas de certificación y ecoetiquetado, que deben ser compatibles con el derecho internacional, incluidos los acuerdos pertinentes de la Organización Mundial del Comercio, y señala las negociaciones que tienen lugar en esa organización respecto de los sistemas de esa índole;

8. *Insta* a los Estados y a las organizaciones nacionales e internacionales que corresponda a que tomen disposiciones para que los interesados en la pesca en pequeña escala puedan participar en la preparación de estrategias de ordenación pesquera y formulación de la política en la materia a los efectos de la sostenibilidad a largo plazo de esa pesca en forma compatible con la obligación de asegurar la conservación y ordenación adecuadas de los recursos pesqueros;

II

CUMPLIMIENTO DEL ACUERDO DE 1995 SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DE LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR DE 10 DE DICIEMBRE DE 1982 RELATIVAS A LA CONSERVACION Y ORDENACION DE LAS POBLACIONES DE PECES TRANSZONALES Y LAS POBLACIONES DE PECES ALTAMENTE MIGRATORIOS

9. *Exhorta* a todos los Estados y a las entidades a que se hace referencia en la Convención y en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 1 del Acuerdo a que, si aún no lo han hecho, ratifiquen el Acuerdo o se adhieran a él y, entre tanto, consideren la posibilidad de aplicarlo provisionalmente;

10. *Exhorta* a los Estados partes en el Acuerdo a armonizar, como cuestión prioritaria, su legislación nacional con las disposiciones del Acuerdo y a cerciorarse de que esas disposiciones sean efectivamente puestas en práctica en las organizaciones y los mecanismos regionales de ordenación pesquera de que sean miembros;

11. *Destaca* la importancia de las disposiciones del Acuerdo relativas a la cooperación bilateral, regional y subregional en la ejecución e insta a que se sigan tomando medidas a este respecto;

12. *Alienta* a los Estados a que, según corresponda, reconozcan que los principios generales del Acuerdo deberían ser también aplicables a ciertas poblaciones de peces diferenciadas de alta mar;

13. *Exhorta* a todos los Estados a que aseguren que sus buques cumplan las medidas de conservación y ordenación adoptadas por organizaciones y mecanismos subregionales y regionales de ordenación pesquera, conforme a las disposiciones pertinentes de la Convención y del Acuerdo;

14. *Insta* a los Estados partes en el Acuerdo a que, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 21, directamente o por conducto de la organización o el mecanismo subregional o regional de ordenación pesquera pertinente, informen a todos los Estados cuyos buques pesquen en alta mar en la región o subregión de que se trate acerca del tipo de identificación expedida por esos Estados partes a los funcionarios debidamente autorizados a llevar a cabo funciones de visita e inspección con arreglo a los artículos 21 y 22 del Acuerdo;

15. *Insta también* a los Estados partes en el Acuerdo a que, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 21, designen una autoridad competente para recibir notificaciones enviadas de conformidad con el artículo 21 y den la debida publicidad a dicha designación por conducto de las organizaciones o los mecanismos subregionales o regionales de ordenación pesquera que corresponda;

16. *Invita* a los Estados, las instituciones financieras internacionales y las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas a que presten asistencia conforme a la Parte VII del Acuerdo, incluida,

entre otras cosas y si procede, la creación de mecanismos o instrumentos financieros especiales para ayudar a los países en desarrollo, en particular a los menos adelantados y a los pequeños Estados insulares en desarrollo, a fin de que puedan aumentar su capacidad nacional de explotar los recursos pesqueros, incluido el desarrollo de las flotas pesqueras de pabellón nacional, la elaboración de valor agregado y la base económica que representa la industria pesquera, de forma coherente con su deber de asegurar la debida conservación y ordenación de esos recursos;

17. *Observa con satisfacción* que el Fondo de Asistencia en virtud de la Parte VII del Acuerdo ha comenzado a funcionar y a estudiar solicitudes de asistencia presentadas por países en desarrollo partes en el Acuerdo, y alienta a los Estados, las organizaciones intergubernamentales, las instituciones financieras internacionales, las instituciones nacionales, las organizaciones no gubernamentales y las personas naturales y jurídicas a hacer contribuciones financieras voluntarias al Fondo;

18. *Observa con beneplácito* que del 28 al 30 de septiembre de 2005 tuvo lugar en Windhoek la reunión inaugural del Comité Científico de la Organización Pesquera del Atlántico Sudoriental y que la Comisión de esa organización aprobó posteriormente nuevas medidas de conservación de los recursos comprendidos en su competencia en la zona de la Convención sobre la conservación y ordenación de los recursos pesqueros en el Océano Atlántico sudoriental, e insta a los Estados signatarios y a otros Estados cuyos buques pesquen en esa zona recursos comprendidos en la Convención a que, como cuestión prioritaria, se hagan partes en ella, y entre tanto, la apliquen, al igual que las medidas adoptadas a título provisional en virtud de ella, para asegurar que éstas sean a su vez aplicadas por los buques autorizados para enarbolar su pabellón;

19. *Observa también con beneplácito* la reunión inaugural que celebró los días 9 y 10 de diciembre de 2004 en Pohnpei (Estados Federados de Micronesia) la Comisión de Pesca para el Pacífico Occidental y Central, y alienta además a los Estados pertinentes a hacerse partes en la Convención sobre la conservación y ordenación de poblaciones de peces altamente migratorias en el Océano Pacífico occidental y central y a que, entre tanto, apliquen la Convención y las medidas adoptadas en virtud de ella a los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón;

20. *Reafirma* el párrafo 16 de la resolución 59/25 en que pide al Secretario General que convoque, con arreglo al artículo 36 del Acuerdo, una conferencia de revisión (“la conferencia de revisión”), que tenga lugar en Nueva York del 22 al 26 de mayo de 2006;

21. *Toma nota* del informe de la cuarta ronda de consultas oficiosas de los Estados partes en el Acuerdo, pide al Secretario General que, al preparar, en cooperación con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, el informe amplio a que se hace referencia en el párrafo 17 de la resolución 59/25, tenga en cuenta la orientación concreta propuesta en la cuarta ronda de consultas oficiosas respecto del informe, y pide asimismo que, conforme a la práctica establecida, a partir del 16 de enero de 2006 se pueda consultar una versión anticipada y sin editar de ese informe en el sitio en Internet de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de la Secretaría (“la División”);

22. *Invita* a los Estados partes, así como a los Estados y las entidades que tienen derecho a hacerse partes en organizaciones y mecanismos subregionales y regionales de ordenación pesquera y a otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales a que presenten en la conferencia de revisión información y observaciones sobre cuestiones pertinentes al mandato de ésta y que hayan de informar sus trabajos;

23. *Recuerda* el párrafo 6 de la resolución 56/13 y pide al Secretario General que convoque en marzo de 2006 una quinta ronda de consultas oficiosas de los Estados partes en el Acuerdo para que sirva de preparación de la conferencia de revisión;

24. *Pide* al Secretario General que prepare un proyecto de programa provisional y un proyecto de reglamento para la conferencia de revisión y los distribuya simultáneamente con el programa provisional

de la quinta ronda de consultas oficiosas, propuesto en la cuarta ronda, con sesenta días de antelación a las consultas;

25. *Pide también* al Secretario General que invite a los Estados y a las entidades a que se hace referencia en la Convención y en el apartado *b)* del párrafo 2 del artículo 1 del Acuerdo que no sean parte en éste a que participen plenamente en la quinta ronda de consultas oficiosas de los Estados partes en el Acuerdo en pie de igualdad con los que son partes, salvo que no tendrán derecho de voto, y reafirma que, de conformidad con la práctica anterior, se hará todo lo posible por aprobar las recomendaciones por consenso;

26. *Pide además* al Secretario General que invite al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y otros organismos especializados, la Comisión de Desarrollo Sostenible, el Banco Mundial, el Fondo para el Medio Ambiente Mundial y otras instituciones financieras internacionales competentes, organizaciones y mecanismos subregionales y regionales de ordenación pesquera, otros órganos de pesca, otros órganos intergubernamentales competentes y las organizaciones no gubernamentales que corresponda a asistir en calidad de observadores a la quinta ronda de consultas oficiosas de los Estados partes en el Acuerdo;

27. *Alienta* a que, de conformidad con el artículo 36 del Acuerdo, haya una participación amplia en la conferencia de revisión e insta a los Estados que puedan hacerlo a que se hagan partes en el Acuerdo antes de la conferencia;

III

INSTRUMENTOS CONEXOS EN MATERIA DE PESCA

28. *Destaca* la importancia de que se apliquen eficazmente las disposiciones del Acuerdo de Cumplimiento⁹ e insta a perseverar en los esfuerzos a este respecto;

29. *Exhorta* a todos los Estados y otras entidades a las que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo X del Acuerdo de Cumplimiento que aún no se hayan hecho partes en el Acuerdo a que lo hagan con carácter prioritario y, entre tanto, consideren la posibilidad de aplicarlo a título provisional;

30. *Insta* a los Estados y las organizaciones y los mecanismos subregionales y regionales de ordenación pesquera a que apliquen el Código³ y promuevan su aplicación en los ámbitos de su competencia;

31. *Insta* a los Estados a que, con carácter prioritario, elaboren y ejecuten planes de acción nacionales y, cuando proceda, regionales, a fin de llevar a efecto los planes de acción internacionales de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación;

32. *Acoge con satisfacción* la aprobación del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, revisado por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Marítima Internacional, invita a que sea aplicado efectivamente e insta a los Estados a que se hagan partes en el Protocolo de 1993 del Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros;

IV

PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA

33. *Insiste una vez más con profunda preocupación* en que la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada sigue representando una de las principales amenazas para los ecosistemas marinos y teniendo serias e importantes consecuencias para la conservación y ordenación de los recursos oceánicos, y reitera su llamamiento a los Estados para que cumplan cabalmente todas las obligaciones vigentes, luchen contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y adopten con urgencia todas las medidas

necesarias a fin de dar cumplimiento al Plan de Acción Internacional de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación para prevenir, impedir y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada;

34. *Exhorta* a los Estados a que no permitan que los buques que enarbolan su pabellón se dediquen a actividades pesqueras en alta mar o en las zonas sujetas a la jurisdicción nacional de otros Estados sin que haya un control efectivo de sus actividades, a menos que cuenten con la debida autorización de las autoridades de los Estados de que se trate y lo hagan de conformidad con las condiciones establecidas en esa autorización, y a que adopten, conforme a las disposiciones pertinentes de la Convención, el Acuerdo y el Acuerdo de Cumplimiento, medidas concretas, que incluyan las destinadas a impedir que sus nacionales cambien el pabellón de los buques, para controlar las operaciones pesqueras de los buques que enarbolan su pabellón;

35. *Afirma* la necesidad de hacer más estricto, cuando sea menester, el marco jurídico internacional de la cooperación intergubernamental, especialmente a nivel regional y subregional, en la ordenación de las poblaciones de peces y en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, de manera conforme con el derecho internacional, y de que los Estados y las entidades a que se hace referencia en la Convención y en el apartado *b)* del párrafo 2 del artículo 1 del Acuerdo colaboren para hacer frente a las actividades pesqueras de ese tipo mediante, entre otras cosas, la formulación y puesta en práctica de sistemas de vigilancia de buques y listas de buques a fin de prevenir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, según proceda y de conformidad con el derecho internacional, y de mecanismos de vigilancia de la actividad comercial, incluso para obtener datos sobre las capturas mundiales, por conducto de organizaciones y mecanismos subregionales y regionales de ordenación pesquera;

36. *Exhorta* a los Estados del pabellón y a los Estados del puerto a que adopten todas las medidas que sean compatibles con el derecho internacional para que no operen buques deficientes y para prevenir las actividades de pesca ilícitas, no declaradas y no reglamentadas;

37. *Insta* a los Estados a que ejerzan un control efectivo sobre sus nacionales y sobre los buques que enarbolan su pabellón a fin de evitar actividades de pesca ilícitas, no declaradas y no reglamentadas y de disuadirlos de que las emprendan;

38. *Recuerda* que pidió al Secretario General que, en su sexagésimo primer período de sesiones, le presentara un informe sobre el estudio realizado por la Organización Marítima Internacional, en cooperación con otras organizaciones internacionales competentes, de resultados de la invitación que les formuló en la resolución 58/14 y en la resolución 58/240, de 23 de diciembre de 2003, para que examinaran y aclararan qué papel cabía a la “relación auténtica” respecto del deber de los Estados del pabellón de ejercer un control efectivo de los buques que enarbolan su pabellón, incluidos los buques de pesca, y las posibles consecuencias del incumplimiento de los deberes y las obligaciones de los Estados del pabellón establecidos en los instrumentos internacionales aplicables;

39. *Reafirma* el llamamiento hecho en la Declaración de Roma de 2005 sobre la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada, aprobada en la Reunión Ministerial sobre Pesca de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación⁷, para que se tomaran medidas internacionales con vistas a eliminar la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada de los buques que enarbolaban “pabellones de conveniencia”, en la cual se pidió que se estableciera “una relación auténtica” entre los Estados y los buques pesqueros que enarbolaran su pabellón, y exhorta a los Estados a que apliquen la Declaración con carácter prioritario;

40. *Pide* a los Estados y a los órganos internacionales competentes que, de conformidad con el derecho internacional, formulen medidas más eficaces para determinar el origen del pescado o los productos pesqueros a fin de ayudar a los Estados de importación a identificar el pescado o los productos de pescado capturado en contravención de las medidas internacionales de conservación y ordenación convenidas con arreglo al derecho internacional, y al mismo tiempo que, según lo establecido en las dis-

posiciones 11.2.4, 11.2.5 y 11.2.6 del Código, reconozcan la importancia del acceso a los mercados del pescado y los productos de pescado capturados de manera acorde con esas medidas internacionales;

41. *Alienta* a las organizaciones internacionales competentes, incluidas la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y las organizaciones y los mecanismos subregionales y regionales de ordenación pesquera, a que prosigan su labor de formulación de directrices relativas al control de los buques de pesca por el Estado del pabellón;

42. *Reconoce* la necesidad de que los Estados del puerto refuercen los controles para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, insta a los Estados a que cooperen, especialmente a nivel regional y por conducto de las organizaciones y los mecanismos regionales y subregionales de ordenación pesquera, y alienta a los Estados a que apliquen a nivel nacional y regional el modelo de sistema sobre las medidas del Estado del puerto que aprobó el Comité de Pesca en su 26º período de sesiones, celebrado en marzo de 2005⁶, a que promuevan su aplicación a través de las organizaciones y los mecanismos subregionales y regionales de ordenación pesquera y, cuando sea necesario, a que consideren la posibilidad de elaborar un instrumento con fuerza jurídica obligatoria;

43. *Exhorta* a todos los Estados a que se aseguren de que los buques que enarbolan su pabellón no transborden pescado capturado por buques pesqueros que se dediquen a la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada, y a que, por sí mismos o por medio de organizaciones o mecanismos regionales de ordenación pesquera, elaboren medidas más eficaces de cumplimiento y ejecución para prevenir y reprimir esos transbordos de conformidad con el derecho internacional;

44. *Insta* a los Estados a que, por sí mismos y por medio de las organizaciones y los mecanismos regionales de ordenación pesquera competentes, establezcan sistemas obligatorios de seguimiento, control y vigilancia de los buques pesqueros que incluyan el intercambio de información sobre asuntos relacionados con el cumplimiento de las normas relativas a la pesca, se afilien a la actual Red Internacional de supervisión, control y vigilancia de las actividades relacionadas con la pesca, que tiene carácter voluntario, y consideren la posibilidad, cuando proceda, de transformar la Red, de conformidad con el derecho internacional, en una entidad internacional con recursos propios para ayudar a los organismos encargados de hacer cumplir las normas sobre pesca;

45. *Alienta y apoya* la creación en la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación de un registro mundial completo de los buques pesqueros, incluidos los buques frigoríficos de transporte y los buques de suministro, que incorpore la información disponible sobre la propiedad real y cumpla los requisitos de confidencialidad que fije el derecho interno, e insta a los Estados del pabellón a que se aseguren de que todos los buques que pesquen a gran escala en alta mar cuenten con un equipo de seguimiento a más tardar en diciembre de 2008, o antes si así lo decide el propio Estado del pabellón o una organización o mecanismo regional de ordenación pesquera competente, según se prevé en la Declaración de Roma de 2005 sobre la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada;

46. *Insta* a los Estados a que, por sí mismos y por medio de las organizaciones y los mecanismos regionales de ordenación pesquera competentes, adopten y pongan en práctica las medidas internacionalmente acordadas en relación con el mercado, de conformidad con el derecho internacional, incluidos los principios, derechos y obligaciones establecidos en los acuerdos de la Organización Mundial del Comercio, según se prevé en el Plan de Acción Internacional para prevenir, reprimir y eliminar la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada;

V

CAPACIDAD DE PESCA EXCESIVA

47. *Pide* a los Estados y las organizaciones y los mecanismos regionales y subregionales de ordenación pesquera competentes que adopten con carácter prioritario medidas eficaces destinadas a mejorar la ordenación de la capacidad de pesca y llevar a efecto el Plan de Acción Internacional de la Organiza-

ción de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación para la ordenación de la capacidad pesquera, teniendo en cuenta la necesidad de evitar, mediante dichas medidas, que se traspase capacidad de pesca a otras zonas o recursos pesqueros, entre ellas, las zonas afectadas por la sobreexplotación o el agotamiento de poblaciones de peces;

48. *Reafirma* la Declaración de Roma de 2005 sobre la pesca y el tsunami⁸, en que, entre otras cosas, se insiste en la necesidad de que la rehabilitación de las pesquerías y la acuicultura en las zonas afectadas sea compatible con los principios del Código y se subraya la necesidad de que labor de rehabilitación, incluida la transferencia de buques, tenga lugar bajo la dirección y el control de las naciones afectadas y asegure que la creación de capacidad pesquera sea acorde con la capacidad productiva de los recursos pesqueros y su utilización sostenible;

49. *Insta* a los Estados a que eliminen los subsidios que contribuyen a la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada y a la capacidad de pesca excesiva, al tiempo que se concluye la labor realizada en la Organización Mundial del Comercio de conformidad con la Declaración de Doha relativa al Acuerdo sobre los aspectos de los derechos de propiedad intelectual relacionados con el comercio y la salud pública¹² para aclarar y mejorar las normas sobre subsidios de pesca, teniendo en cuenta la importancia que tiene este sector, y en particular la pesca y la acuicultura en pequeña escala y artesanal, para los países en desarrollo;

VI

PESCA DE ALTURA EN GRAN ESCALA CON REDES DE ENMALLE Y DERIVA

50. *Reafirma* la importancia que atribuye a que se siga cumpliendo su resolución 46/215 y otras resoluciones posteriores sobre la pesca de altura en gran escala con redes de enmalle y deriva e insta a los Estados y a las entidades a que se hace referencia en la Convención y en el apartado *b*) del párrafo 2 del artículo 1 del Acuerdo a que hagan cumplir cabalmente las medidas recomendadas en esas resoluciones;

VII

CAPTURAS INCIDENTALES Y DESCARTES

51. *Insta* a los Estados, las organizaciones y los mecanismos regionales y subregionales de ordenación pesquera y demás organizaciones internacionales competentes que todavía no lo hayan hecho a que adopten medidas para reducir o eliminar las capturas incidentales, las capturas por aparejos perdidos o abandonados, los descartes y las pérdidas posteriores a la pesca, incluida la pesca de peces jóvenes, de conformidad con el derecho internacional y los instrumentos internacionales pertinentes, incluido el Código, y, en particular, que consideren la posibilidad de aplicar medidas que comprendan, según proceda, medidas técnicas relacionadas con el tamaño del pez, la malla o los aparejos, los descartes, las temporadas y zonas de veda y las zonas reservadas para determinado tipo de pesca, particularmente la pesca artesanal, el establecimiento de mecanismos de transmisión de información sobre zonas de alta concentración de peces jóvenes, teniendo en cuenta la importancia de asegurar el carácter confidencial de esa información, y el apoyo a estudios e investigaciones que ayuden a reducir o eliminar las capturas incidentales de peces jóvenes;

52. *Alienta* a los Estados y a las entidades a que se hace referencia en la Convención y en el apartado *b*) del párrafo 2 del artículo 1 del Acuerdo a que consideren debidamente la posibilidad de participar, según proceda, en las organizaciones y los mecanismos regionales y subregionales encargados de la conservación de las especies capturadas accidentalmente durante las operaciones de pesca;

¹² Véase Organización Mundial del Comercio, documento WT/MIN(01)/DEC/2. Consúltese <http://docsonline.wto.org>.

53. *Pide* a los Estados y a las organizaciones y los mecanismos regionales de ordenación pesquera que apliquen con urgencia, según proceda, las medidas recomendadas en las Directrices para reducir la mortalidad de las tortugas marinas debida a las operaciones de pesca¹¹ y el Plan de Acción Internacional para la reducción de las capturas incidentales de aves marinas en la pesca con palangre, a fin de evitar la disminución de las poblaciones de tortugas y aves marinas disminuyendo las capturas incidentales y aumentando las tasas de supervivencia posterior a la liberación en sus pesquerías, entre otras cosas mediante la investigación y el desarrollo de aparejos y cebos alternativos, la promoción del uso de las tecnologías que existen para reducir las capturas incidentales y el impulso y el fortalecimiento de los programas de reunión de datos para obtener información normalizada que permita hacer estimaciones fiables de las capturas incidentales de estas especies;

VIII

COOPERACIÓN SUBREGIONAL Y REGIONAL

54. *Insta* a los Estados ribereños y a los Estados que pescan en alta mar a que, de conformidad con la Convención y el Acuerdo, cooperen en lo relativo a las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, directamente o por conducto de las organizaciones o los mecanismos subregionales o regionales de ordenación pesquera competentes, a los efectos de la conservación y ordenación efectivas de esas poblaciones;

55. *Insta* a los Estados que pescan poblaciones de peces transzonales y poblaciones de peces altamente migratorios en alta mar y a los Estados ribereños que corresponda a que, cuando exista una organización o un mecanismo subregional o regional competente para establecer medidas de conservación y ordenación respecto de esas poblaciones, cumplan su obligación de cooperar afiliándose a esa organización, participando en ese mecanismo o aceptando aplicar las medidas de conservación y ordenación establecidas por tales organizaciones o mecanismos;

56. *Invita*, a ese respecto, a las organizaciones y los mecanismos subregionales y regionales de ordenación pesquera a que se aseguren de que todos los Estados que tengan un interés real en las pesquerías de que se trate puedan afiliarse a esas organizaciones o participar en esos mecanismos, de conformidad con la Convención y el Acuerdo;

57. *Alienta* a los Estados ribereños que corresponda y a los Estados que pescan poblaciones de peces transzonales y poblaciones de peces altamente migratorios en alta mar a que, cuando no existan organizaciones o mecanismos subregionales o regionales de ordenación pesquera, establezcan medidas de conservación y ordenación de esas poblaciones, cooperen para establecer organizaciones de esa naturaleza o concierten otro mecanismo adecuado para asegurar la conservación y ordenación de esas poblaciones y participen en la labor de tales organizaciones o mecanismos;

58. *Observa con beneplácito* la labor realizada por las organizaciones y los mecanismos regionales de ordenación pesquera competentes para fortalecer y modernizar con carácter prioritario sus mandatos a fin de incorporar un enfoque de la ordenación pesquera basado en los ecosistemas y consideraciones relativas a la biodiversidad cuando esos elementos no estén presentes, de modo que asegure su contribución efectiva a la conservación y la ordenación a largo plazo de los recursos marinos vivos, e insta a que se persevere en esa labor;

59. *Insta* a las organizaciones y los mecanismos regionales de ordenación pesquera a que se aseguren de que sus procesos de adopción de decisiones se funden en la mejor información científica disponible, incorporen el criterio de precaución, establezcan criterios de asignación que reflejen, según proceda, las disposiciones pertinentes del Acuerdo y refuercen la integración, la coordinación y la cooperación con otras organizaciones de pesca competentes, programas de mares regionales y otras organizaciones internacionales competentes;

60. *Alienta* a los Estados a que, por conducto de su participación en las organizaciones y los mecanismos regionales de ordenación pesquera, inicien procesos de examen de su desempeño, y observa con beneplácito la labor realizada por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación en la formulación de criterios objetivos generales para tales exámenes;

61. *Insta* a los Estados a que, por sí mismos y por conducto de las organizaciones y los mecanismos regionales competentes de ordenación de la pesca, y de acuerdo con el derecho internacional y el derecho interno, establezcan o mejoren sus listas positivas y negativas de buques que pesquen en zonas reguladas por organizaciones y mecanismos regionales de ordenación pesquera a fin de verificar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación e identificar productos procedentes de capturas ilícitas, no declaradas y no reglamentadas, incluido, cuando sea posible, el establecimiento de mecanismos para determinar y verificar el origen de esos productos, y alienta a que haya una mayor coordinación entre todas las partes y las organizaciones y los mecanismos regionales de ordenación pesquera para intercambiar y utilizar esa información;

62. *Alienta* la formulación de directrices regionales para que, cuando los buques que enarbolan el pabellón de un Estado y sus ciudadanos no respeten las normas de pesca, ese Estado imponga sanciones suficientemente severas para asegurar el cumplimiento efectivo de esas normas, desalentar nuevas infracciones y privar a los infractores de los beneficios resultantes de sus actividades ilícitas;

IX

PESCA RESPONSABLE EN EL ECOSISTEMA MARINO

63. *Alienta* a los Estados a que, a más tardar en 2010, apliquen el enfoque basado en los ecosistemas, toma conocimiento de la Declaración de Reykjavik sobre la pesca responsable en el ecosistema marino¹³ y de la decisión VII/11¹⁴ y otras decisiones pertinentes de la Conferencia de las partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica, observa la labor de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación relativa a las directrices para la aplicación del enfoque basado en los ecosistemas en la ordenación pesquera y señala la importancia que tienen para ese enfoque las disposiciones pertinentes del Acuerdo y del Código;

64. *Invita* a mejorar el fundamento científico de las medidas de conservación y ordenación que incorporen y afiancen, de conformidad con el derecho internacional, la aplicación del criterio de precaución y la consideración de enfoques basados en los ecosistemas en la ordenación de la pesca aplicando, por ejemplo, la Estrategia para mejorar la información sobre la situación y las tendencias de la pesca de captura⁴, y recurriendo en mayor medida al asesoramiento científico al adoptar tales medidas;

65. *Exhorta* a los Estados y las organizaciones y los mecanismos regionales de ordenación pesquera a que reúnan y, cuando proceda, comuniquen a la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, datos más oportunos y completos sobre las capturas y las actividades, incluso las relativas a las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios que se encuentren dentro y fuera de las zonas sujetas a jurisdicción nacional, ciertas poblaciones de peces diferenciadas de alta mar y las capturas incidentales y los descartes;

66. *Alienta* a los Estados a que, por sí mismos o por conducto de las organizaciones y los mecanismos regionales de ordenación pesquera y otras organizaciones internacionales competentes, se aseguren de que la reunión de datos relativos a la pesca y otros ecosistemas se realice de una manera coordinada e integrada que facilite su incorporación, cuando proceda, a los sistemas de observación mundial;

¹³ E/CN.17/2002/PC.2/3, anexo

¹⁴ Véase UNEP/CBD/COP/7/21, anexo.

67. *Alienta también* a los Estados a que aumenten la investigación científica de conformidad con el derecho internacional relativo al ecosistema marino;

68. *Exhorta* a los Estados, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y otros organismos especializados de las Naciones Unidas, las organizaciones y los mecanismos subregionales y regionales de ordenación pesquera, cuando corresponda, y otros organismos intergubernamentales competentes a que cooperen a los efectos de una acuicultura sostenible, incluso mediante el intercambio de información, la elaboración de normas equivalentes sobre cuestiones tales como la salud de los animales acuáticos y las relacionadas con la salud y la seguridad humanas, la evaluación de los posibles efectos positivos y negativos de la acuicultura, entre ellos socioeconómicos, para el entorno marino y costero, incluida la biodiversidad, y la adopción de métodos y técnicas pertinentes para reducir al mínimo y mitigar sus efectos adversos;

69. *Reafirma* la importancia que atribuye a los párrafos 66 a 71 de la resolución 59/25, referentes a los efectos de la pesca para los ecosistemas marinos vulnerables, e insta a los Estados y las organizaciones y los mecanismos regionales de ordenación pesquera a que avancen con mayor rapidez en la aplicación de esas disposiciones de la resolución;

70. *Pide* a las organizaciones y los mecanismos regionales de ordenación pesquera competentes para regular la pesca en los fondos marinos que, de conformidad con el párrafo 67 de la resolución 59/25, adopten y apliquen medidas adecuadas de conservación y ordenación, incluidas medidas espaciales y temporales, para proteger con carácter de urgencia los ecosistemas marinos vulnerables;

71. *Observa con agrado* los avances realizados en la aplicación de los párrafos 68 y 69 de la resolución 59/25, en los que se pedía que, cuando procediera, se ampliara la competencia de las organizaciones y los mecanismos regionales de ordenación pesquera para regular la pesca en los fondos marinos y los efectos de la pesca para los ecosistemas marinos vulnerables o se establecieran nuevas organizaciones o mecanismos regionales de ordenación pesquera competentes para regular las zonas de alta mar donde no existieran organizaciones ni mecanismos de ese tipo;

72. *Exhorta* a los Estados a acrecentar con urgencia su cooperación para establecer mecanismos provisionales especiales que protejan los ecosistemas marinos vulnerables en las regiones interesadas en la conservación y ordenación de los recursos marinos vivos;

73. *Pide* al Secretario General que, en cooperación con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, le presente, en su sexagésimo primer período de sesiones, un informe sobre las medidas adoptadas por los Estados y las organizaciones y los mecanismos regionales de ordenación pesquera para dar efecto a lo dispuesto en los párrafos 66 a 69 de la resolución 59/25 con miras a facilitar el examen, a que se hace referencia en el párrafo 71 de la resolución, de los progresos realizados en la adopción de medidas para formular nuevas recomendaciones, según sea necesario, en los ámbitos en que los mecanismos sean insuficientes, y pide también que, conforme a la práctica establecida, a partir del 15 de julio de 2006 se pueda consultar una versión anticipada y sin editar del informe en el sitio en Internet de la División;

74. *Pide* a los Estados y las organizaciones y los mecanismos regionales de ordenación pesquera que presenten puntualmente al Secretario General información detallada sobre las medidas que hayan adoptado de conformidad con los párrafos 66 a 69 de la resolución 59/25 para facilitar un examen cabal de esas medidas;

75. *Alienta* a avanzar en la formulación de criterios sobre los objetivos y la ordenación de las zonas marinas protegidas a los efectos de la pesca y, en este sentido, observa con agrado la propuesta de que la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación elabore, de conformidad con la Convención, directrices técnicas sobre la determinación, el establecimiento y el ensayo de zonas marinas protegidas con dichos fines, e insta a que haya cooperación y coordinación entre todas las organizaciones y los órganos internacionales competentes;

76. *Observa* que en 2005 se cumplen diez años desde la aprobación del Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra¹⁵ e insta a todos los Estados a que lo apliquen y a que aceleren las actividades encaminadas a salvaguardar el ecosistema marino, incluidas las poblaciones de peces, de la contaminación y la degradación física;

77. *Exhorta* a los Estados, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, la Organización Marítima Internacional, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, en particular su programa de mares regionales, las organizaciones y los mecanismos regionales y subregionales de ordenación pesquera y otras organizaciones intergubernamentales competentes que todavía no lo hayan hecho a que adopten medidas para hacer frente a la cuestión de los aparejos de pesca perdidos o abandonados y los desechos marinos conexos, incluso reuniendo datos sobre la pérdida de aparejos, sus costos económicos para la pesca y otros sectores y sus efectos para los ecosistemas marinos;

78. *Alienta* una estrecha cooperación y coordinación, según proceda, entre los Estados, las organizaciones intergubernamentales competentes, los programas de las Naciones Unidas y otros órganos como la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, la Organización Marítima Internacional, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, el Programa de Acción Mundial y los mecanismos regionales de mares, las organizaciones y los mecanismos regionales y subregionales de ordenación pesquera y las partes interesadas que corresponda, incluidas las organizaciones no gubernamentales, para que se ocupen de la cuestión de los aparejos de pesca perdidos o abandonados y los desechos marinos conexos por medio de iniciativas como el análisis de la aplicación y la eficacia de las medidas adoptadas sobre el control y la ordenación de los aparejos de pesca abandonados y los desechos marinos conexos, la preparación y realización de estudios con objetivos bien definidos para determinar los factores socioeconómicos, técnicos y de otro tipo que ejercen influencia en las pérdidas accidentales y el abandono deliberado de aparejos de pesca en el mar, la evaluación y la aplicación de medidas preventivas, incentivos o desincentivos para evitar la pérdida y el abandono de aparejos de pesca en el mar y el establecimiento de las mejores prácticas de ordenación;

79. *Alienta* a los Estados a que, por sí mismos o por conducto de las organizaciones y los mecanismos regionales y subregionales de ordenación pesquera y en estrecha cooperación y coordinación con las partes interesadas que corresponda, hagan frente a la cuestión de los aparejos de pesca perdidos o abandonados y los desechos marinos conexos por medio de iniciativas dirigidas a formular y ejecutar programas conjuntos de prevención y recuperación, establecer un mecanismo que facilite el intercambio de información entre los Estados sobre los tipos de redes y otros aparejos utilizados para la pesca, reunir, compilar y difundir periódicamente y a largo plazo información sobre aparejos de pesca abandonados y establecer inventarios nacionales de tipos de redes y otros aparejos de pesca, según proceda;

80. *Alienta* a los Estados, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, el Programa de Acción Mundial, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, la Organización Marítima Internacional, las organizaciones y los mecanismos regionales y subregionales de ordenación pesquera y otras organizaciones y programas intergubernamentales competentes a que estudien los resultados del seminario de educación y divulgación sobre los aparejos de pesca abandonados y los desechos marinos conexos, organizado por la Asociación de Cooperación Económica en Asia y el Pacífico y celebrado en enero de 2004, y estudien el modo de llevarlos a la práctica;

81. *Alienta* a los Estados a que hagan que en su sector pesquero y en las organizaciones y los mecanismos regionales y subregionales de ordenación pesquera se cobre conciencia de la cuestión de los aparejos de pesca abandonados y los desechos marinos conexos y a que determinen posibles medidas al respecto;

¹⁵ A/51/116, anexo II.

82. *Alienta* al Comité de Pesca a examinar la cuestión de los aparejos de pesca abandonados y los desechos marinos conexos en su próxima reunión, que se celebrará en 2007, y, en particular, la aplicación de las disposiciones pertinentes del Código;

X

CREACIÓN DE CAPACIDAD

83. *Reitera* la importancia crucial de que los Estados cooperen directamente o, según proceda, por intermedio de las organizaciones regionales y subregionales competentes, así como de otras organizaciones internacionales, como la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación por conducto de su programa FishCode, incluso con asistencia financiera o técnica, de conformidad con el Acuerdo, el Acuerdo de Cumplimiento, el Código y el Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y el Plan de Acción Internacional para la conservación y ordenación de los tiburones, con objeto de aumentar la capacidad de los Estados en desarrollo para alcanzar los objetivos y poner en práctica las medidas indicadas en la presente resolución;

84. *Acoge con agrado* la labor que realiza la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación con miras a orientar las estrategias y las medidas necesarias a fin de crear un entorno propicio para la pesca en pequeña escala, que abarca la formulación de un código de conducta y directrices para aumentar la contribución que aporta la pesca artesanal a la reducción de la pobreza y a la seguridad alimentaria, que contengan disposiciones adecuadas con respecto a las medidas financieras y la creación de capacidad, incluida la transferencia de tecnología, y alienta a que se hagan estudios para establecer posibles medios de vida alternativos en las comunidades costeras;

85. *Alienta* a los Estados, las instituciones financieras internacionales y las organizaciones y los órganos intergubernamentales competentes a que, en forma compatible con la sostenibilidad ambiental, incrementen la creación de capacidad en los pescadores y les presten mayor asistencia técnica, especialmente a los pescadores artesanales y de países en desarrollo, en particular de los pequeños Estados insulares en desarrollo;

86. *Alienta* a la comunidad internacional a que fomente las oportunidades de desarrollo sostenible en los países en desarrollo, en particular los países menos adelantados, los pequeños Estados insulares en desarrollo y los Estados ribereños de África, impulsando la participación de esos Estados en las actividades pesqueras autorizadas de los países que faenan en aguas distantes en las zonas que se encuentran bajo su jurisdicción nacional, de conformidad con la Convención, a fin de que los países en desarrollo obtengan un mayor beneficio económico de los recursos pesqueros de las zonas que se encuentran bajo su jurisdicción nacional y participen más en las actividades regionales de ordenación de la pesca, así como fomentando la capacidad de los países en desarrollo para desarrollar sus propias pesquerías y participar en la pesca de altura, incluido el acceso a dichos caladeros, de conformidad con el derecho internacional, en particular la Convención y el Acuerdo;

87. *Pide* a los países que faenan en aguas distantes que, cuando negocien acuerdos y arreglos de acceso con los Estados ribereños en desarrollo, lo hagan de manera equitativa y sostenible y presten más atención a las posibilidades de procesamiento y a las instalaciones de procesamiento en la jurisdicción de los Estados ribereños en desarrollo para ayudarlos a hacer efectivos los beneficios del desarrollo de los recursos pesqueros;

88. *Alienta* a que se preste más asistencia a los Estados en desarrollo para que puedan formular, establecer y aplicar acuerdos, instrumentos y mecanismos pertinentes para la conservación y la ordenación sostenible de las poblaciones de peces, incluso fomentando la capacidad científica y de investigación por conducto de los fondos existentes, como el Fondo de Asistencia establecido en virtud de la Parte VII del Acuerdo, la asistencia bilateral, los fondos de asistencia de organizaciones y mecanismos regionales de ordenación pesquera, el programa FishCode, el programa mundial de pesca del Banco Mundial y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial;

XI

COOPERACIÓN EN EL SISTEMA DE LAS NACIONES UNIDAS

89. *Pide* a los componentes que corresponda del sistema de las Naciones Unidas, a las instituciones financieras internacionales y a los organismos donantes que presten apoyo a las organizaciones regionales de ordenación pesquera y a sus Estados miembros para incrementar su capacidad en materia de cumplimiento y ejecución;

90. *Invita* a la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación a que mantenga sus acuerdos de cooperación con los organismos de las Naciones Unidas para ejecutar los planes de acción internacionales y a que proporcione al Secretario General información sobre las prioridades en la cooperación y la coordinación de esa labor para que la incluya en su informe anual sobre la pesca sostenible;

91. *Invita* a la División, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y otros organismos competentes del sistema de las Naciones Unidas a que celebren consultas sobre la preparación de cuestionarios destinados a reunir información acerca de la pesca sostenible y cooperen en esa labor con el fin de evitar duplicaciones;

XII

SEXAGÉSIMO PRIMER PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA GENERAL

92. *Pide* al Secretario General que señale la presente resolución a la atención de todos los miembros de la comunidad internacional, las organizaciones intergubernamentales competentes, las organizaciones y los organismos del sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones regionales y subregionales de ordenación pesquera y las organizaciones no gubernamentales que corresponda, y los invite a proporcionarle información pertinente para su aplicación;

93. *Pide también* al Secretario General que, en su sexagésimo segundo período de sesiones, le presente un informe sobre “La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos”, en el que se tenga en cuenta la información proporcionada por Estados, organismos especializados competentes, en particular la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, y otros órganos, organizaciones y programas competentes del sistema de las Naciones Unidas, organizaciones y mecanismos regionales y subregionales de conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, así como otros órganos intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales competentes, y en el que figuren, entre otros, los elementos indicados en los párrafos pertinentes de la presente resolución;

94. *Decide* incluir en el programa provisional de su sexagésimo primer período de sesiones, en relación con el tema titulado “Los océanos y el derecho del mar”, el subtema titulado “La pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos”.

*56a. sesión plenaria
29 de noviembre de 2005*

B. LEGISLACIÓN NACIONAL

1. NORUEGA

A) REGLAMENTO DE 25 DE FEBRERO DE 2005 RELATIVO A LA LÍNEA DE BASE PARA DETERMINAR LA EXTENSIÓN DEL MAR TERRITORIAL ALREDEDOR DE LA ISLA BOUVET¹

Establecido por Real Decreto de 25 de febrero de 2005, en virtud de la Ley de 27 de junio de 2003 relativa a las aguas territoriales y la zona contigua de Noruega. Presentado por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

1. El límite del mar territorial alrededor de la Isla Bouvet deberá trazarse por fuera de la línea de bajas mareas y en forma paralela a dicha línea, y se medirá desde los siguientes puntos:

No.	Posición		
	Latitud S Grados, minutos, segundos	Longitud E Grados, minutos, segundos	
BO01	-54 23 11.4	3 21 07.8	Gjest Baardsenstøtta
BO02	-54 23 11.7	3 21 20.0	
BO03	-54 23 13.7	3 22 37.8	
BO04	-54 23 33.3	3 23 20.0	
BO05	-54 23 41.1	3 24 40.0	Litle Kari
BO06	-54 24 21.5	3 25 17.8	
BO07	-54 24 40.4	3 25 45.6	
BO08	-54 25 02.6	3 26 01.1	
BO09	-54 25 20.9	3 26 07.8	Lindsayskjeret
BO10	-54 26 19.6	3 25 28.3	
BO11	-54 26 42.7	3 24 53.9	
BO12	-54 26 51.5	3 24 47.8	Williamsrevet
BO13	-54 26 51.4	3 22 43.3	
BO14	-54 27 07.2	3 20 00.6	Selodden
BO15	-54 27 15.3	3 18 45.6	Larsøya SOCIEDAD CIVIL
BO16	-54 27 14.0	3 18 42.2	
BO17	-54 26 34.6	3 18 24.4	
BO18	-54 26 05.5	3 17 23.3	
BO19	-54 26 03.9	3 16 52.2	Bennskjera S
BO20	-54 26 01.0	3 16 51.1	Bennskjera N
BO21	-54 25 28.7	3 17 11.1	
BO22	-54 25 14.3	3 17 10.6	
BO23	-54 24 36.5	3 17 00.6	
BO24	-54 24 14.0	3 16 41.1	Norrisrevet
BO25	-54 23 48.6	3 16 46.7	Skarven
BO26	-54 23 44.7	3 17 26.7	
BO27	-54 23 47.9	3 17 42.2	
BO28	-54 23 51.8	3 18 44.4	
BO29	-54 23 51.8	3 18 48.9	
BO30	-54 23 47.3	3 20 01.9	
BO31	-54 23 15.0	3 21 03.3	Djevelporten SV

(BO: Isla Bouvet)

Las coordenadas que figuran en la lista están referidas al dato geodésico WGS84.

2. El presente Reglamento entrará en vigor el 1º de abril de 2005.

¹ Texto transmitido mediante nota verbal de fecha 31 de marzo de 2005 dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas por la Misión Permanente de Noruega ante las Naciones Unidas.

B) LISTA DE COORDENADAS GEOGRÁFICAS DE PUNTOS QUE DEFINEN EL LÍMITE EXTERIOR DEL MAR TERRITORIAL ALREDEDOR DE LA ISLA BOUVET²

Las coordenadas que figuran en la lista están referidas al dato geodésico WGS84.

<i>Posición</i>		
<i>Latitud S</i>	<i>Longitud E</i>	
<i>Grados, minutos, segundos</i>	<i>Grados, minutos, segundos</i>	
-54 11 54.4	3 14 17.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO26
-54 11 57.7	3 13 44.6	PUNTO BO25
-54 12 3.2	3 12 50.3	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 12 10.1	3 11 56.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 12 18.4	3 11 3.1	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 12 28.2	3 10 10.5	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 12 39.2	3 9 18.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 12 51.7	3 8 27.7	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 13 5.4	3 7 37.8	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 13 20.5	3 6 48.9	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 13 36.8	3 6 1.3	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 13 54.4	3 5 14.9	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 14 13.1	3 4 30.0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 14 33.0	3 3 46.5	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 14 54.1	3 3 4.5	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 15 16.2	3 2 24.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 15 39.3	3 1 45.7	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 16 3.5	3 1 8.9	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 16 28.6	3 0 34.0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 16 54.5	3 0 1.1	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 17 21.4	2 59 30.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 17 49.0	2 59 1.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 18 17.3	2 58 34.7	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 18 46.3	2 58 10.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 19 15.9	2 57 48.0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 19 46.0	2 57 28.0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 20 16.7	2 57 10.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 20 47.8	2 56 55.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 21 19.3	2 56 42.3	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 21 51.0	2 56 31.9	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 22 23.0	2 56 23.9	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO25
-54 22 27.8	2 56 23.0	PUNTO BO24
-54 22 59.9	2 56 15.9	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO24
-54 23 32.1	2 56 11.3	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO24
-54 24 4.5	2 56 9.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO24
-54 24 36.8	2 56 9.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO24
-54 25 9.1	2 56 12.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO24
-54 25 41.3	2 56 17.8	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO24
-54 25 44.7	2 56 18.5	PUNTO BO20
-54 26 17.1	2 56 18.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO20
-54 26 49.4	2 56 20.7	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO20

² Texto transmitido mediante nota verbal de fecha 31 de marzo de 2005 dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas por la Misión Permanente de Noruega ante las Naciones Unidas Naciones Unidas.

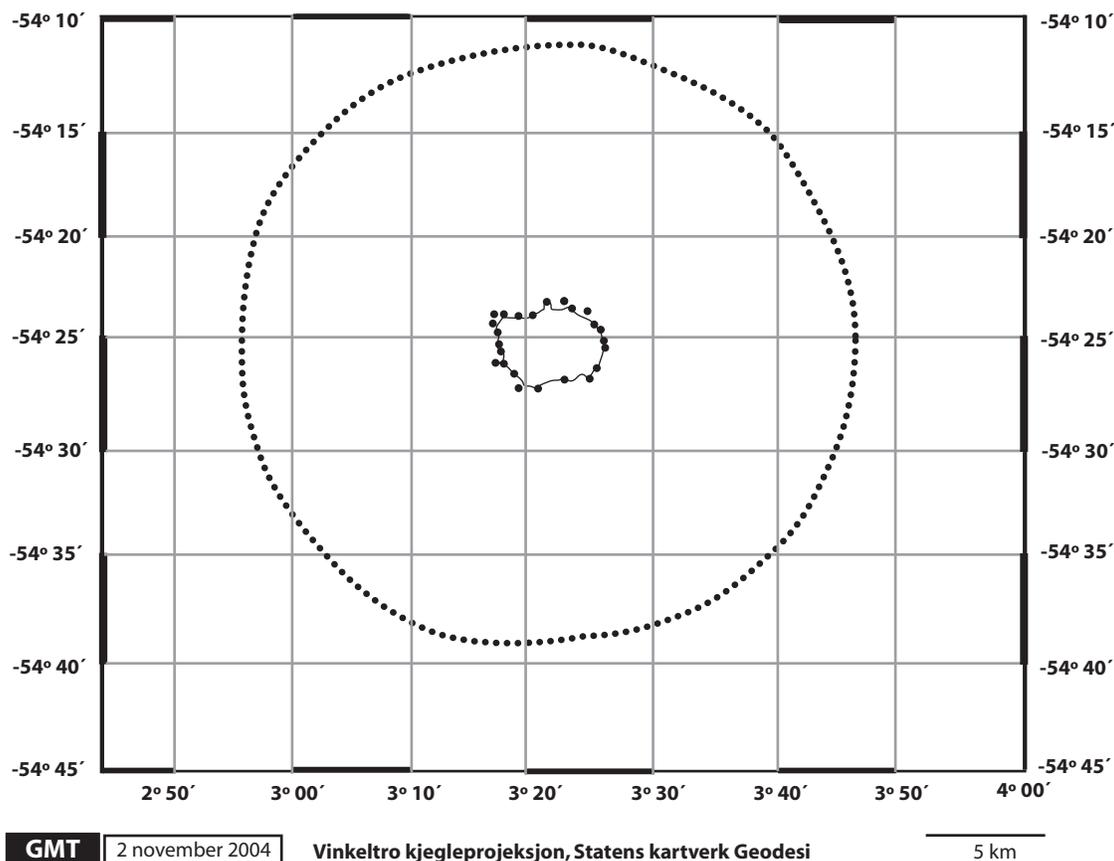
<i>Posición</i>		
<i>Latitud S</i>	<i>Longitud E</i>	
<i>Grados, minutos, segundos</i>	<i>Grados, minutos, segundos</i>	
-54 27 21.6	2 56 25.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO20
-54 27 53.6	2 56 32.9	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO20
-54 28 25.5	2 56 42.7	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO20
-54 28 34.5	2 56 46.0	PUNTO BO20 BO19
-54 28 37.4	2 56 47.0	PUNTO BO19
-54 29 8.8	2 57 .0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO19
-54 29 39.9	2 57 15.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO19
-54 30 10.5	2 57 33.1	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO19
-54 30 40.7	2 57 53.3	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO19
-54 31 10.3	2 58 15.7	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO19
-54 31 39.2	2 58 40.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO19
-54 32 7.5	2 59 7.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO19
-54 32 35.1	2 59 36.5	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO19
-54 33 1.8	3 0 7.7	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO19
-54 33 27.7	3 0 41.0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO19
-54 33 52.8	3 1 16.3	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO19
-54 34 16.8	3 1 53.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO19
-54 34 39.9	3 2 32.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO19
-54 34 42.0	3 2 36.1	PUNTO BO16
-54 35 6.8	3 3 11.7	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO16
-54 35 30.7	3 3 49.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO16
-54 35 53.6	3 4 28.5	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO16
-54 36 15.5	3 5 9.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO16
-54 36 36.2	3 5 52.3	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO16
-54 36 55.8	3 6 36.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO16
-54 37 14.2	3 7 22.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO16
-54 37 14.3	3 7 22.6	PUNTO BO16 BO15
-54 37 15.6	3 7 26.0	PUNTO BO15
-54 37 32.8	3 8 13.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO15
-54 37 48.8	3 9 1.7	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO15
-54 38 3.4	3 9 51.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO15
-54 38 16.8	3 10 42.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO15
-54 38 28.8	3 11 34.0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO15
-54 38 39.4	3 12 26.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO15
-54 38 48.6	3 13 20.1	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO15
-54 38 56.5	3 14 14.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO15
-54 39 2.9	3 15 8.8	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO15
-54 39 7.8	3 16 3.9	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO15
-54 39 11.3	3 16 59.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO15
-54 39 13.4	3 17 55.0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO15
-54 39 14.0	3 18 50.8	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO15
-54 39 13.1	3 19 46.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO15
-54 39 10.8	3 20 42.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO15
-54 39 7.0	3 21 37.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO15
-54 39 1.8	3 22 32.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO15
-54 38 57.5	3 23 8.8	PUNTO BO14
-54 38 51.8	3 24 3.7	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO14

<i>Posición</i>		
<i>Latitud S</i>	<i>Longitud E</i>	
<i>Grados, minutos, segundos</i>	<i>Grados, minutos, segundos</i>	
-54 38 50.0	3 24 19.1	PUNTO BO12
-54 38 50.0	3 25 14.9	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 38 48.6	3 26 10.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 38 45.7	3 27 6.1	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 38 41.3	3 28 1.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 38 35.5	3 28 56.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 38 28.3	3 29 50.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 38 19.6	3 30 44.3	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 38 9.6	3 31 37.3	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 37 58.2	3 32 29.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 37 45.4	3 33 20.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 37 31.3	3 34 10.8	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 37 15.9	3 34 59.8	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 36 59.2	3 35 47.5	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 36 41.3	3 36 33.9	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 36 22.2	3 37 18.9	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 36 1.9	3 38 2.3	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 35 40.5	3 38 44.0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 35 18.1	3 39 24.1	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 34 54.6	3 40 2.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 34 30.1	3 40 38.8	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 34 4.7	3 41 13.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO12
-54 33 41.7	3 41 41.8	PUNTO BO10
-54 33 15.8	3 42 15.0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO10
-54 32 48.9	3 42 46.0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO10
-54 32 21.3	3 43 15.0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO10
-54 31 53.0	3 43 41.8	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO10
-54 31 24.0	3 44 6.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO10
-54 30 54.4	3 44 28.7	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO10
-54 30 24.2	3 44 48.7	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO10
-54 30 10.9	3 44 56.6	PUNTO BO09
-54 29 41.0	3 45 17.7	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO09
-54 29 10.6	3 45 36.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO09
-54 28 39.7	3 45 53.0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO09
-54 28 8.4	3 46 7.0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO09
-54 27 36.8	3 46 18.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO09
-54 27 4.9	3 46 27.8	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO09
-54 26 32.8	3 46 34.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO09
-54 26 .6	3 46 38.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO09
-54 25 28.2	3 46 40.3	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO09
-54 24 55.9	3 46 39.5	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO09
-54 24 23.6	3 46 36.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO09
-54 23 51.5	3 46 30.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO09
-54 23 19.5	3 46 22.1	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO09
-54 22 47.7	3 46 11.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO09
-54 22 40.0	3 46 8.4	PUNTO BO08
-54 22 8.4	3 45 56.1	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO08

<i>Posición</i>		
<i>Latitud S</i>	<i>Longitud E</i>	
<i>Grados, minutos, segundos</i>	<i>Grados, minutos, segundos</i>	
-54 21 37.3	3 45 41.3	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO08
-54 21 6.5	3 45 24.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO08
-54 20 36.2	3 45 4.7	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO08
-54 20 18.9	3 44 52.4	PUNTO BO07
-54 19 49.1	3 44 31.0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO07
-54 19 19.9	3 44 7.3	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO07
-54 18 51.3	3 43 41.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO07
-54 18 23.4	3 43 13.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO07
-54 17 56.3	3 42 43.3	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO07
-54 17 40.2	3 42 23.9	PUNTO BO05
-54 17 12.6	3 41 55.0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO05
-54 16 45.9	3 41 24.0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO05
-54 16 19.9	3 40 51.0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO05
-54 15 54.9	3 40 16.0	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO05
-54 15 30.8	3 39 39.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO05
-54 15 7.7	3 39 0.5	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO05
-54 14 45.6	3 38 20.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO05
-54 14 24.6	3 37 38.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO05
-54 14 4.7	3 36 54.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO05
-54 13 46.0	3 36 9.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO05
-54 13 28.5	3 35 23.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO05
-54 13 12.3	3 34 35.5	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO05
-54 12 57.3	3 33 46.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO05
-54 12 43.6	3 32 56.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO05
-54 12 31.2	3 32 5.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO05
-54 12 20.2	3 31 13.7	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO05
-54 12 17.1	3 30 58.0	PUNTO BO03
-54 12 4.7	3 30 7.1	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO03
-54 11 53.5	3 29 15.3	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO03
-54 11 43.8	3 28 22.7	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO03
-54 11 35.4	3 27 29.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO03
-54 11 28.5	3 26 35.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO03
-54 11 22.9	3 25 41.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO03
-54 11 18.8	3 24 46.5	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO03
-54 11 16.2	3 23 51.6	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO03
-54 11 15.0	3 22 56.5	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO03
-54 11 14.9	3 22 52.8	PUNTO BO02
-54 11 13.4	3 22 5.4	PUNTO BO01
-54 11 12.6	3 21 10.3	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO01
-54 11 13.2	3 20 15.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO01
-54 11 15.3	3 19 20.2	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO01
-54 11 18.9	3 18 25.3	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO01
-54 11 23.9	3 17 30.9	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO01
-54 11 30.3	3 16 36.8	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO01
-54 11 38.1	3 15 43.3	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO01
-54 11 47.3	3 14 50.4	CÍRCULO ALREDEDOR DE BO01

ISLA BOUVET

Línea de base y límite exterior del mar territorial (12 millas náuticas)



2. ESLOVENIA

A) LEY RELATIVA A LA ZONA DE PROTECCIÓN ECOLÓGICA Y LA PLATAFORMA CONTINENTAL DE LA REPÚBLICA DE ESLOVENIA, 22 DE OCTUBRE DE 2005¹

Artículo 1

Mediante la presente Ley, la República de Eslovenia establece la zona de protección ecológica y regula el ejercicio de sus derechos soberanos en la plataforma continental de conformidad con el derecho internacional, y en particular con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (*Boletín Oficial de la República Federativa Socialista de Yugoslavia — Tratados internacionales*, No. 1/86), Ley por la que se notifica la sucesión (*Boletín Oficial de la República de Eslovenia — Tratados internacionales* No. 22-103/94), Acuerdo entre el Gobierno de la República Federativa Socialista de Yugoslavia y el Gobierno de la República Italiana sobre la delimitación de la plataforma continental

¹ Original: esloveno. Traducción al inglés proporcionada por Eslovenia. Texto transmitido mediante nota verbal de fecha 21 de febrero de 2006 dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas por la Misión Permanente de Eslovenia ante las Naciones Unidas. Publicada en el *Boletín Oficial de la República de Eslovenia* No. 93 de 21 de octubre de 2005. De conformidad con el artículo 9, la Ley entró en vigor el 22 de octubre de 2005.

entre los dos Estados, de 8 de enero de 1968 (*Boletín Oficial de la República Federativa Socialista de Yugoslavia* — Tratados internacionales, No. 28/70, Nota No. ZSD-JVE/46/03, de 24 de julio de 2003 y Nota No. 003889/205, de 22 de diciembre de 2003), Tratado entre la República Federativa Socialista de Yugoslavia y la República Italiana de 10 de noviembre de 1975, con anexos I a X (*Boletín Oficial de la República Federativa Socialista de Yugoslavia* — Tratados internacionales, No. 1/77), Ley por la que se notifica la sucesión (*Boletín Oficial de la República de Eslovenia* — Tratados internacionales, No. 11-60/92) y Código Marítimo (*Boletín Oficial de la República de Eslovenia*, No. 37/04, texto consolidado).

Artículo 2

- 1) La República de Eslovenia tiene su propia plataforma continental.
- 2) En la plataforma continental, la República de Eslovenia ejerce sus derechos soberanos de conformidad con el derecho internacional.
- 3) La plataforma continental de la República de Eslovenia incluirá el lecho y el subsuelo marinos de las zonas submarinas que se extienden más allá del mar territorial de la República de Eslovenia hasta los límites establecidos por el derecho internacional.

Artículo 3

- 1) La República de Eslovenia declara la zona de protección ecológica en la que ejercerá sus derechos soberanos respecto de la investigación y el uso sostenible, la conservación y el ordenamiento de la riqueza marina, así como su jurisdicción sobre la investigación científica y la conservación y protección del medio ambiente marino de conformidad con el derecho internacional y con las obligaciones que se derivan de la legislación de la Unión Europea.
- 2) La zona de protección ecológica abarcará el área que se encuentra fuera del mar territorial de la República de Eslovenia.

Artículo 4

- 1) El límite exterior provisional de la zona de protección ecológica de la República de Eslovenia hacia la República Italiana seguirá la línea de delimitación de la plataforma continental que se establece en el acuerdo entre el Gobierno de la República Federativa Socialista de Yugoslavia y el Gobierno de la República Italiana sobre la delimitación de la plataforma continental entre los dos Estados, de 8 de enero de 1968, y correrá a lo largo de la línea de delimitación de la plataforma continental hacia el sur del punto T5, como se define en el Tratado entre la República Federativa Socialista de Yugoslavia y la República Italiana, de 10 de noviembre de 1975, con anexos I a X.
- 2) El límite exterior provisional de la zona de protección ecológica en el sur correrá a lo largo del paralelo 45 grados y 10 minutos latitud norte.

Artículo 5

- 1) La delimitación de la zona de protección ecológica se efectuará mediante acuerdo con los Estados vecinos de conformidad con el derecho internacional.
- 2) La frontera de la plataforma continental entre la República de Eslovenia y la República Italiana será la misma que se define en el Acuerdo entre el Gobierno de la República Federativa Socialista de Yugoslavia y el Gobierno de la República Italiana sobre la delimitación de la plataforma continental entre los dos Estados, de 8 de enero de 1968.
- 3) La frontera de la plataforma continental con la República de Croacia se determinará mediante acuerdo internacional entre ambos Estados.

Artículo 6

1) El ordenamiento jurídico de la República de Eslovenia y la legislación de la Unión Europea en el ámbito de la protección y conservación del medio ambiente marino, incluido el patrimonio arqueológico, y las disposiciones de la Parte XII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar serán aplicables a la zona de protección ecológica.

2) El ordenamiento jurídico de la República de Eslovenia, la legislación de la Unión Europea y los tratados internacionales también se aplicarán, en la zona de protección ecológica, a los buques que naveguen bajo pabellón extranjero y a los extranjeros, en las esferas de:

La prevención de la contaminación del medio ambiente marino, incluida la contaminación causada por el tráfico marítimo y las aguas residuales;

La contaminación causada por el vertido de residuos sólidos;

La contaminación causada por las actividades de investigación o explotación del lecho marino; y

La protección y conservación de los mamíferos y demás animales y especies de plantas con miras a preservar la integridad del ecosistema marino.

Artículo 7

Sin perjuicio de los derechos soberanos de la República de Eslovenia, los demás Estados tendrán en la zona regulada por la presente Ley los derechos y libertades reconocidos por el derecho internacional.

Artículo 8

El ejercicio concreto de los distintos derechos y competencias soberanas en virtud de la presente Ley se regulará mediante las disposiciones que la desarrollen.

Artículo 9

La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Boletín Oficial de la República de Eslovenia*.

B) CÓDIGO MARÍTIMO (PZ), 2001²

De conformidad con el apartado segundo del párrafo primero del artículo 107 y el párrafo primero del artículo 91 de la Constitución de la República de Eslovenia dicto un

DECRETO de promulgación del Código Marítimo (PZ)

Promúlgase el Código Marítimo (PZ) sancionado por la Asamblea Nacional de la República de Eslovenia en su sesión de 23 de marzo de 2001.

No. 001-22-31/01

Ljubljana, 2 de abril de 2001

Presidente de la República de Eslovenia

MILAN KUČAN

[Firmado]

² Original: esloveno. Traducción al inglés proporcionada por Eslovenia. Textos transmitidos mediante notas verbales de fechas 24 y 27 de febrero de 2006, dirigidas al Secretario General de las Naciones Unidas por la Misión Permanente de Eslovenia ante las Naciones Unidas. Las Partes V a XI del Código Marítimo se publicarán en futuros números del *Boletín del Derecho del Mar*.

CÓDIGO MARÍTIMO (PZ)

PRIMERA PARTE

SECCIÓN I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

El presente Código regulará la soberanía, la jurisdicción y la supervisión marítimas de la República de Eslovenia con respecto a la seguridad de la navegación en el mar territorial y las aguas interiores, la protección del mar de la contaminación proveniente de embarcaciones, las normas jurídicas sobre puertos marítimos, el derecho relativo a la propiedad, las relaciones obligacionales de carácter contractual y de otra índole relativas a embarcaciones, el registro de embarcaciones, la limitación de la responsabilidad del armador, la avería gruesa, los mandamientos de ejecución y seguridad respecto de embarcaciones, y los conflictos de leyes.

Artículo 2

Las disposiciones del presente Código (en adelante: la presente Ley) se aplicarán a los buques, lanchas y demás embarcaciones de nacionalidad eslovena, y a las relaciones atinentes a la navegación en el mar territorial y las aguas interiores de la República de Eslovenia, a menos que en la presente Ley se disponga lo contrario.

Artículo 3

A menos que se disponga lo contrario en la presente Ley, los siguientes términos y expresiones se utilizarán con los significados que se indican a continuación:

1. Por “embarcación” se entenderá un objeto destinado a la navegación marítima.
2. Por “objeto flotante” se entenderá un objeto que está permanentemente amarrado o anclado o sujeto al lecho del mar y que no está destinado a la navegación (hoteles, restaurantes, talleres y depósitos flotantes, pontones, plataformas flotantes, plataformas para baños, boyas de amarre y de señal, pesquerías de almejas y otras instalaciones para el aprovechamiento del mar).
3. Por “buque” se entenderá una embarcación apta para navegar, que tiene 24 metros de eslora o más, salvo las embarcaciones militares.
4. Por “buque mercante” se entenderá un buque utilizado para fines comerciales.
5. Por “buque de pasajeros” se entenderá un buque certificado para transportar más de 12 pasajeros.
6. Por “buque de carga” se entenderá un buque para el transporte de carga.
7. Por “buque tanque” se entenderá un buque para el transporte de líquidos y gases.
8. Por “buque pesquero” se entenderá un buque destinado a la pesca o caza de animales vivos en el mar o en el lecho del mar y equipado para tales efectos.
9. Por “buque de investigación científica” se entenderá un buque u otro tipo de embarcación equipado para la investigación o la exploración del mar o el lecho y el subsuelo del mar con fines científicos o de otra índole.
10. Por “buque nuclear” se entenderá un buque impulsado por energía nuclear o un buque con equipo nuclear.

11. Por “buque público” se entenderá un buque de propiedad del Estado o utilizado por el Estado que no sea una embarcación militar y que sea utilizado por el Estado o por algunos de sus organismos exclusivamente para fines no comerciales.

12. Por “embarcación militar” se entenderá toda embarcación perteneciente a las fuerzas armadas, que esté bajo el mando de un oficial militar, cuya tripulación sea militar o esté sometida a disciplina militar, y que ostente las señales externas de identificación correspondientes a una embarcación militar.

13. Por “flota de embarcaciones militares extranjeras” se entenderá varias embarcaciones militares extranjeras que estén bajo el mando de un oficial militar.

14. Un buque en construcción se considerará una entidad válida a partir del momento en que se coloque la quilla o se lleve a cabo un procedimiento de construcción análogo, hasta su inscripción en el registro de buques.

15. Por “lancha” se entenderá una embarcación de menos de 24 metros de eslora.

16. Por “lancha pesquera” se entenderá una lancha destinada a la pesca o la caza de seres vivos en el mar o en el lecho del mar y equipada a tales efectos.

17. Por “viaje internacional” se entenderá un viaje desde un puerto esloveno a un puerto extranjero, o viceversa.

18. Por “armador” se entenderá una persona que, en un fletamento a casco desnudo, entrega la posesión de un buque; salvo prueba en contrario, se considerará que el armador es la persona que figura en el registro de buques como su propietario.

19. Por “DEG (derechos especiales de giro)” se entenderá una unidad de cuenta determinada por el Fondo Monetario Internacional.

20. Por “pasajero” se entenderá toda persona que se encuentre en un buque o lancha, salvo los niños menores de un año, las personas empleadas en el buque a cualquier título y los familiares de los tripulantes.

SECCIÓN II. SOBERANÍA DE LA REPÚBLICA DE ESLOVENIA

Artículo 4

La soberanía de la República de Eslovenia en el mar abarcará sus tierras secas, su mar territorial y sus aguas interiores, el espacio aéreo suprayacente y el lecho y el subsuelo del mar.

La República de Eslovenia asegurará la protección de las zonas costeras y el mar contra la contaminación, velará por la conservación, y promoverá mejoras en el medio ambiente marino.

Artículo 5

Las aguas interiores de la República de Eslovenia comprenderán todos los puertos y bahías y el fondeadero del Puerto de Koper, circunscrito por el meridiano 13° 39' este y latitud 45° 35,4' norte.

Artículo 6

Los buques mercantes extranjeros y los buques extranjeros de pasajeros podrán navegar en las aguas interiores de la República de Eslovenia a fin de entrar en un puerto de la República de Eslovenia abierto al comercio marítimo internacional. Una embarcación o lancha extranjera de placer podrá también navegar hasta otros puertos, dando cumplimiento al Reglamento de la navegación marítima.

Los buques mercantes extranjeros podrán navegar en las aguas interiores por la ruta habitual más corta a fin de entrar en un puerto abierto o salir de él, y navegar entre puertos abiertos al comercio marítimo internacional.

El ministro encargado de asuntos marítimos (en adelante: el ministro) determinará formas alternativas de la navegación en las aguas interiores eslovenas para los buques mencionados en el párrafo anterior, si así lo exigen los intereses de la defensa nacional o la seguridad de la navegación.

Artículo 7

El transporte de mercancías y pasajeros desde un puerto esloveno a otro (cabotaje) podrá ser llevado a cabo libremente por personas eslovenas, mientras que las personas extranjeras podrán hacerlo a condición de reciprocidad.

Artículo 8

Las embarcaciones militares extranjeras, los buques públicos extranjeros, los buques nucleares extranjeros, los buques pesqueros extranjeros y los buques extranjeros de investigación científica tendrán prohibido el paso por las aguas interiores de la República de Eslovenia.

Las embarcaciones militares extranjeras, los buques públicos extranjeros, los buques pesqueros extranjeros y los buques extranjeros de investigación científica podrán entrar en las aguas interiores de la República de Eslovenia mediante un permiso, obtenido previamente, que se otorgará en la forma siguiente:

1. A las embarcaciones militares extranjeras —por el ministro encargado de la defensa;
2. A los buques públicos extranjeros y los buques extranjeros de investigación científica —por el ministro encargado de los asuntos interiores;
3. A los buques pesqueros extranjeros —por el ministro encargado de la pesca.

No se permitirá que visiten las aguas interiores de la República de Eslovenia o permanezcan en ellas los buques nucleares extranjeros, las embarcaciones militares extranjeras con armas nucleares a bordo y las embarcaciones militares extranjeras cuya visita ponga en peligro la seguridad de la República de Eslovenia.

Los buques extranjeros de investigación científica podrán entrar en las aguas interiores de la República de Eslovenia a fin de navegar hasta un puerto de la República de Eslovenia abierto al comercio marítimo internacional sin el permiso previo mencionado en el numeral 2 del segundo párrafo del presente artículo a condición de reciprocidad, o bien si se trata de buques de investigación científica que navegan con el pabellón de una organización internacional de que la República de Eslovenia sea miembro.

Artículo 9

No más de tres embarcaciones militares de la misma nacionalidad podrán navegar por las aguas interiores de la República de Eslovenia al mismo tiempo.

Las visitas de embarcaciones militares extranjeras a las aguas interiores de la República de Eslovenia no podrán prolongarse más allá de diez días.

El puerto esloveno designado para las visitas de una embarcación militar extranjera o una flota de embarcaciones militares es el Puerto de Koper, que está abierto al tráfico público internacional.

Sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos primero y segundo del presente artículo, el Gobierno de la República de Eslovenia (en adelante: el Gobierno) podrá autorizar, en casos concretos, la visita de una embarcación militar extranjera, aunque no concurren las condiciones establecidas en los dos párrafos anteriores, si así lo exigen los intereses especiales de la República de Eslovenia.

Durante una visita a las aguas interiores de la República de Eslovenia, sólo podrán estar a bordo de una embarcación militar extranjera la tripulación del buque y las demás personas a quienes haya dado su consentimiento el ministro encargado de las relaciones exteriores.

Artículo 10

El Gobierno de la República de Eslovenia revocará el permiso de estada en las aguas interiores de la República de Eslovenia que se haya otorgado a una embarcación militar extranjera o a una flota de embarcaciones militares extranjeras si las acciones de un buque, o alguna de sus lanchas, aeronaves o tripulantes, cuando se encuentren en tierra, no se ajusten a las disposiciones de la presente Ley o de otras leyes y reglamentos de la República de Eslovenia, así como en otros casos justificados.

Artículo 11

Los buques extranjeros que, por razones de fuerza mayor o de dificultad grave en el mar, se hayan refugiado en las aguas interiores de la República de Eslovenia, deberán notificar inmediatamente de la situación a la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia, la cual a su vez deberá notificar a la autoridad de asuntos interiores encargada del control de fronteras.

Artículo 12

Las personas físicas y jurídicas eslovenas y extranjeras no podrán realizar investigaciones o estudios, tomar fotografías o hacer mediciones de o en el mar o el lecho y el subsuelo del mar, ni realizar otras actividades submarinas en las aguas interiores y el mar territorial de la República de Eslovenia sin un permiso previo, que será otorgado por el ministro en acuerdo con el ministro encargado de los asuntos interiores, si ello está de acuerdo con el interés superior de la República de Eslovenia.

Las personas mencionadas en el párrafo primero del presente artículo deberán suministrar los datos que obtengan de tal forma a los órganos estatales competentes.

El Gobierno de la República de Eslovenia prescribirá las condiciones relacionadas con la seguridad de las personas y las embarcaciones y la protección del medio ambiente que deberán tenerse en cuenta para el otorgamiento del permiso mencionado en el párrafo primero del presente artículo.

Artículo 13

El mar territorial de la República de Eslovenia comprenderá la zona marina que se extiende desde la línea de base hacia la alta mar hasta el límite máximo permitido con arreglo al derecho internacional, o hasta una línea fronteriza determinada en un tratado internacional.

La línea de base será la línea hidrográfica cero trazada a lo largo de la costa, o una línea recta que cierre la entrada a una bahía.

Al definir la línea de base del mar territorial, las construcciones portuarias permanentes que formen parte del sistema portuario y sobresalgan más lejos serán consideradas como parte de la costa.

El límite exterior del mar territorial será la frontera nacional de la República de Eslovenia en el mar.

La carta náutica de la República de Eslovenia será publicada por el ministro de conformidad con las normas hidrográficas internacionales.

Artículo 14

Los buques de todos los Estados gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial de la República de Eslovenia en las condiciones establecidas en la presente Ley y el Reglamento dictado sobre la base de ella.

El paso inocente de un buque comprenderá la navegación a través del mar territorial de la República de Eslovenia sin penetrar en las aguas interiores, o la navegación a fin de penetrar en dichas aguas o

salir de ellas en dirección a la alta mar, siempre que ello no interfiera con el orden, la paz o la seguridad de la República de Eslovenia.

Los buques extranjeros deberán llevar a cabo el paso inocente que se describe en el segundo párrafo del presente artículo sin interrupción ni demora.

Los buques extranjeros que utilicen el derecho de paso inocente podrán detenerse y fondear sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave.

Artículo 15

El paso de los buques extranjeros a través del mar territorial de la República de Eslovenia no se considerará paso inocente con arreglo al párrafo anterior si el buque realiza alguna de las actividades siguientes:

1. Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía o la integridad territorial de la República de Eslovenia o contra el sistema jurídico establecido en su Constitución, o cualquier otra violación de los principios de derecho internacional;
2. Cualquier ejercicio o práctica que entrañe el uso de armas de cualquier especie;
3. Cualquier acto encaminado a reunir información en perjuicio de la defensa o la seguridad de la República de Eslovenia;
4. Cualquier acto de propaganda perjudicial para la defensa o la seguridad de la República de Eslovenia;
5. El lanzamiento, recepción o embarque de cualquier aeronave;
6. El lanzamiento, recepción o embarque de cualquier dispositivo militar;
7. La carga o la descarga de cualquier mercancía, moneda o persona con violación de las leyes o reglamentos de carácter aduanero, fiscal o sanitario o de otra índole de la República de Eslovenia, o del Reglamento sobre la entrada y permanencia de extranjeros en la República de Eslovenia;
8. Cualquier acto que contamine el mar o el medio ambiente;
9. Cualquier pesca o caza de otros animales vivos en el mar;
10. La realización de actividades de investigación, estudios o levantamientos hidrográficos;
11. Cualquier acto encaminado a interferir con cualquier sistema de comunicaciones o cualesquiera otras instalaciones o equipo pertenecientes a la República de Eslovenia;
12. Cualquier otra actividad que no tenga relación directa con el paso.

Artículo 16

Cuando se encuentren en el mar territorial de la República de Eslovenia, los buques extranjeros deberán enarbolar su pabellón nacional. En las aguas interiores, deberá enarbolarse también el pabellón de la República de Eslovenia.

Los buques extranjeros en situación de amarre forzoso podrán permanecer en las aguas interiores o el mar territorial de la República de Eslovenia en las condiciones prescritas por el Gobierno de la República de Eslovenia en cada caso concreto sobre la base de la condición del buque, su posición y el tiempo de estada.

Artículo 17

A los buques pesqueros extranjeros que atraviesen el mar territorial de la República de Eslovenia les estará prohibido pescar o cazar otros organismos marinos en el mar o en el lecho del mar.

Los buques pesqueros extranjeros mencionados en el párrafo anterior deberán llevar las marcas visibles de un buque pesquero y deberán navegar por el mar territorial de la República de Eslovenia por la ruta más corta a una velocidad no inferior a la velocidad óptima, sin interrupción ni fondeo alguno, salvo que resulte necesario por causa de fuerza mayor o dificultad grave en el mar.

Los párrafos primero y segundo del presente artículo no se aplicarán a un buque pesquero que tenga un permiso para pescar en el mar territorial de la República de Eslovenia, mientras dicho buque se encuentre en una zona en que la pesca esté permitida.

Las disposiciones de los párrafos anteriores se aplicarán también a las lanchas pesqueras extranjeras.

Artículo 18

Cuando las embarcaciones militares extranjeras, los buques tanques extranjeros, los buques extranjeros de propulsión nuclear y los demás buques extranjeros que transporten sustancias o materiales nucleares u otros intrínsecamente peligrosos o nocivos ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial de la República de Eslovenia deberán limitar su paso a las vías marítimas designadas y prescritas en un reglamento especial para tales buques, o ajustarse a los dispositivos de separación del tráfico en las zonas en que tales dispositivos estén en vigor y estén prescritos, y asimismo deberán cumplir las demás condiciones prescritas a fin de garantizar la seguridad de la navegación, evitar los abordajes en el mar y proteger el medio ambiente marino contra la contaminación.

El país de origen de una embarcación militar deberá informar al Ministerio encargado de las relaciones exteriores, por los conductos diplomáticos, del paso inocente de su embarcación militar por el mar territorial de la República de Eslovenia con no menos de 24 horas de anticipación a su ingreso en el mar territorial de la República de Eslovenia.

Artículo 19

En el mar territorial de la República de Eslovenia, los submarinos y otros vehículos subacuáticos extranjeros deberán navegar en la superficie y enarbolar su pabellón nacional.

Artículo 20

El ministro encargado de la defensa podrá, en acuerdo con el ministro encargado de los asuntos interiores y el ministro, determinar una zona del mar territorial de la República de Eslovenia en que el paso inocente de los buques extranjeros esté temporalmente suspendido o restringido como medida urgente de seguridad.

El documento oficial relativo a los límites de la zona descrita en el párrafo primero del presente artículo se publicará con todos los datos necesarios en los avisos a los navegantes emitidos por la autoridad marítima encargada del Mediterráneo.

Artículo 21

Si una embarcación militar extranjera o un buque público extranjero no cumple las disposiciones contenidas en los artículos 15 a 20 de la presente Ley sobre el paso inocente y no acata la solicitud de cumplimiento de dichas disposiciones que se le formule, las autoridades encargadas del control de fronteras pedirán a dicho buque que salga inmediatamente del mar territorial de la República de Eslovenia.

Artículo 22

Un buque extranjero será perseguido si la autoridad competente tiene motivos para sospechar que el buque, su lancha o una lancha que opere en conjunción con el buque ha violado la presente Ley u otras leyes y reglamentos eslovenos.

Un buque extranjero sólo podrá ser perseguido si el buque, su lancha o una lancha que opere en conjunción con el buque se encuentra en las aguas interiores o el mar territorial de la República de Eslovenia y si no se detiene cuando se haya emitido una señal visual o auditiva de detenerse desde una distancia que permita verla u oírla.

La persecución de un buque extranjero podrá continuar de conformidad con las normas universalmente reconocidas de derecho internacional, a menos que se hayan suspendido, hasta que el buque perseguido entre en el mar territorial del Estado de su pabellón o en el de un tercer Estado. Sólo podrán llevar a cabo la persecución los buques y aeronaves del organismo autorizado para supervisar las fronteras nacionales. Para que pueda comenzar la persecución no será necesario que los buques o aeronaves que la lleven a cabo se encuentren en el mar territorial de la República de Eslovenia.

Los buques extranjeros detenidos en persecución serán entregados a la autoridad competente del puerto más próximo de la República de Eslovenia.

Artículo 23

La aplicación de las disposiciones de este párrafo será supervisada por la policía.

SEGUNDA PARTE — SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

SECCIÓN I — DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 24

Con arreglo a la presente Ley, la seguridad de la navegación será garantizada determinando las condiciones específicas que deben reunir las vías marítimas en el mar territorial y las aguas interiores, las instalaciones para la seguridad de la navegación, los puertos, los fondeaderos, los buques y tripulantes, y las condiciones que deben reunir las embarcaciones y los objetos flotantes y su tripulación.

A fin de garantizar la seguridad de la navegación, la República de Eslovenia prestará servicios hidrográficos en su mar territorial y sus aguas interiores, de conformidad con los Convenios internacionales.

Artículo 25

Las personas que presten servicios públicos de transporte, administren puertos, o mantengan y marquen las vías marítimas en el mar territorial y las aguas interiores de la República de Eslovenia deberán:

1. Organizar el monitoreo del cumplimiento de los cometidos relacionados con la seguridad de la navegación;
2. Llevar a cabo un continuo monitoreo de la seguridad de la navegación;
3. Administrar la información obligatoria de importancia para la seguridad de la navegación;
4. Administrar documentos y reunir información sobre la gente de mar que esté a bordo de las embarcaciones, su experiencia, formación, aptitud física y aptitudes para desempeñar las funciones que tienen asignadas y trabajar en buques.

Artículo 26

La Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia será responsable de:

—Ejercer los distintos cometidos relacionados con el desarrollo de la infraestructura portuaria de propiedad de la República de Eslovenia;

- Supervisar la seguridad de la navegación, y el cumplimiento del Reglamento portuario y de los reglamentos atinentes a otras partes del mar territorial y las aguas interiores;
- Organizar un servicio de escucha radioeléctrica y un servicio de monitoreo y supervisión de la navegación;
- Expedir licencias para la explotación de puertos;
- Regular el transporte marítimo;
- Llevar a cabo la inspección pericial del mantenimiento ordinario de las vías marítimas, de las instalaciones para la seguridad de la navegación, y de la recolección ordinaria de los desechos generados por los buques;
- Expedir autorizaciones para la construcción y la renovación de instalaciones en la costa o en el mar en el contexto de la seguridad de la navegación;
- Expedir permisos para eventos y otras actividades en el agua dentro de la zona portuaria;
- Expedir las tarjetas de identidad de los prácticos y llevar un registro de prácticos;
- Ordenar las operaciones obligatorias de practica y remolque y determinar la cantidad de remolcadores necesarios para las operaciones de remolque, lucha contra incendios y salvamento;
- Expedir permisos de navegación de prueba para buques;
- Determinar la navegabilidad de las lanchas de hasta 12 metros de eslora;
- Determinar la capacidad de las personas para manejar una lancha y expedir los documentos correspondientes, organizar los exámenes profesionales y expedir autorizaciones y libretas de inscripción marítima;
- Expedir permisos de fondeo o amarre permanente, o para colocar un objeto flotante sobre el lecho del mar, y expedir permisos para la recuperación de objetos hundidos;
- Recibir inscripciones de nacimiento y defunción, y aceptar deposiciones de testamentos extendidas por los capitanes;
- Llevar el registro de buques y el registro de lanchas marinas y certificar los cuadernos de bitácora de los buques;
- Expedir certificados de salud para el desembarco y permisos para la partida de los buques;
- Recaudar los derechos de uso de las instalaciones para la seguridad de la navegación.

SECCIÓN II — VÍAS MARÍTIMAS

Artículo 27

Por “vía marítima” en el mar territorial y las aguas interiores de la República de Eslovenia se entenderá una franja de mar que sea suficientemente profunda y suficientemente ancha para permitir que los buques naveguen con seguridad y que esté marcada, cuando proceda, con las instalaciones necesarias para la seguridad de la navegación.

Las instalaciones para la seguridad de la navegación en las vías marítimas en el mar territorial y las aguas interiores de la República de Eslovenia comprenden lo siguiente: faros, luces costeras, boyas y otros dispositivos de señalización, estaciones de señales, estaciones radioeléctricas, y equipos visuales, acústicos, eléctricos, electrónicos, de radar y de otra índole para la seguridad de la navegación en el mar, en las vías marítimas y en los puertos.

El ministro podrá prescribir un dispositivo de separación del tráfico en los lugares en que sea necesario para la seguridad de la navegación a causa de la intensidad del tráfico o las condiciones naturales. En tales dispositivos, el tráfico se separa según la dirección de la navegación y la dirección se indicará mediante boyas de señales, balizas radar y otros dispositivos de señalización. El símbolo de una vía ma-

rítima con separación del tráfico será incluido en las cartas náuticas, y el dispositivo se describirá en los manuales y las instrucciones para los navegantes.

Artículo 28

La navegabilidad de las vías marítimas en el mar territorial y las aguas interiores de la República de Eslovenia deberá mantenerse colocando las instalaciones necesarias para la seguridad de la navegación y asegurando su adecuado funcionamiento.

Artículo 29

El inversionista, propietario o usuario de instalaciones o materiales que creen una obstrucción permanente o temporal en una vía marítima (puentes, cables, objetos sumergidos, etc.) estará obligado a establecer y mantener luces y señales que marquen esas obstrucciones, dentro del plazo determinado por la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia.

Si la persona mencionada en el párrafo anterior no establece las luces u otros dispositivos de señalización prescritos, o no los mantiene en buenas condiciones, dicha persona cargará con los costos cuando esa tarea se realice, a pedido de la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia, por un organismo competente para mantener y marcar las vías marítimas.

Cuando exista una obstrucción, las personas mencionadas en el párrafo primero del presente artículo deberán notificar inmediatamente a la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia, que a su vez publicará los detalles de la obstrucción en la información a los navegantes emitida por la autoridad marítima encargada del Mediterráneo.

Artículo 30

Los derechos de uso de las instalaciones para la seguridad de la navegación en las vías marítimas serán pagados por los propietarios o los usuarios de las embarcaciones.

Los derechos mencionados en el párrafo anterior serán pagados a la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia. Los derechos de uso de las instalaciones para la seguridad de la navegación constituirán un ingreso nacional.

El ministro determinará la cuantía de los derechos de uso de las instalaciones para la seguridad de la navegación, y las condiciones y los métodos de pago correspondientes.

Artículo 31

Las estaciones radioeléctricas costeras prestarán servicios de radio para garantizar la seguridad de la vida humana y de la navegación marítima.

La Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia prestará servicios de escucha radioeléctrica, así como servicios de apoyo y monitoreo del tráfico marítimo en el mar territorial de la República de Eslovenia.

Las embarcaciones que tengan una estación radioeléctrica estarán obligadas a organizar un servicio de escucha durante la navegación de conformidad con los reglamentos de tráfico radioeléctrico.

SECCIÓN III — PUERTOS

1. *Generalidades*

Artículo 32

Se entenderá por “puerto” el agua y la tierra adyacente que comprenden los fondeaderos, terraplenes artificiales o naturales, rompeolas, instalaciones y estructuras para el amarre, el anclaje y la protec-

ción de los buques, para la construcción y el mantenimiento de los buques, para el embarque y el desembarque de pasajeros, para la carga y la descarga de mercancías, para el almacenamiento de mercancías y otras operaciones de manipulación de mercancías, para la manufactura, el procesamiento, la inspección y el postprocesamiento de mercancías y para otras actividades comerciales conexas desde los puntos de vista comercial, tecnológico o de transporte. Los terraplenes artificiales para el amarre de buques y el embarque y desembarque de pasajeros y carga constituirán la zona operacional.

Los terraplenes artificiales, las zonas portuarias acuáticas, los rompeolas, los puntos de acceso a los muelles, las instalaciones de amarre, las rutas de acceso, las vías férreas, las entradas, las cercas, las redes de alcantarillado y aprovisionamiento de agua, las instalaciones eléctricas, las instalaciones lumínicas, las demás instalaciones destinadas a la seguridad de la navegación, al amarre seguro de las embarcaciones y al cumplimiento ininterrumpido de las actividades portuarias y demás actividades mencionadas en el párrafo primero del presente artículo, así como las instalaciones de telecomunicaciones, constituirán la infraestructura portuaria.

La infraestructura portuaria será propiedad de la República de Eslovenia o de la comunidad local o entidades de derecho privado. La República de Eslovenia o la comunidad local transferirán la administración, la gestión y el desarrollo de la infraestructura portuaria a un operador portuario por la que se otorgue una concesión.

Las vías de acceso, las vías férreas, las entradas, los cercos, la red de alcantarillado y aprovisionamiento de agua, las instalaciones eléctricas, las instalaciones lumínicas y las instalaciones de telecomunicaciones en la zona del puerto de carga de Koper son bienes aportados por la República de Eslovenia al capital accionario de Luka Koper d.d. (la compañía del puerto de Koper). Luka Koper d.d. no podrá alterar la función básica de dichas instalaciones como parte de la infraestructura portuaria.

La infraestructura portuaria será utilizada para los fines a que está destinada y no podrá ser incluida en la masa de la quiebra.

Artículo 33

Las políticas de desarrollo sostenible de la navegación y garantía de la seguridad del transporte marítimo serán determinadas en el Programa Nacional de Desarrollo de la Navegación de la República de Eslovenia sancionado por la Asamblea Nacional de la República de Eslovenia a propuesta del Gobierno.

Artículo 34

El desarrollo de la infraestructura portuaria será planificado por el operador portuario en forma de un programa de desarrollo portuario que deberá estar en consonancia con el programa nacional mencionado en el artículo anterior, para el cual el operador deberá obtener previamente el consentimiento del Gobierno.

Artículo 35

Habrán los siguientes tipos de puertos:

- Los puertos abiertos al tráfico público;
- Los puertos para fines especiales;
- Los puertos navales.

El Gobierno de la República de Eslovenia determinará los puertos abiertos al tráfico público internacional y los puertos navales, así como las condiciones que deberán cumplir.

Los restantes puertos serán determinados por las autoridades de las comunidades locales en cuyo territorio estén situados los puertos.

La autoridad que determine el tipo de un puerto podrá también decretar que una parte del puerto será utilizada para fines especiales.

Artículo 36

Por “puerto abierto al tráfico público” se entenderá un puerto en el cual tienen lugar el transporte de mercancías o pasajeros y las actividades portuarias conexas.

Un puerto abierto al tráfico público podrá ser abierto al transporte interno o internacional, o a ambos.

Se considerará que los puertos abiertos al transporte internacional con arreglo a la presente Ley también estarán abiertos al transporte interno.

Artículo 37

Los puertos para fines especiales serán de los tipos siguientes:

- Los puertos recreativos;
- Los puertos turísticos (marinas);
- Los puertos locales;
- Otros puertos.

Artículo 38

Se entenderá por “puerto turístico” (marina) un puerto abierto para el atraque, el estacionamiento y la internada de embarcaciones destinadas a deporte y recreación, y el suministro de abastecimientos a dichas embarcaciones.

Se entenderá por “puerto recreativo” un puerto abierto para actividades deportivas.

Se entenderá por “puerto local” un puerto abierto para el amarre y el estacionamiento de embarcaciones, que puede asumir la forma de amarres comunales, puertos de ciudad, puertos locales y puertos para lanchas.

Se entenderá por “otros puertos” los puertos que son utilizados por entidades comerciales para sus actividades y no están destinados al tráfico público.

Artículo 39

Los puertos pueden estar abiertos para el tráfico público o para fines especiales, siempre que la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia haya determinado previamente que se han cumplido las condiciones reglamentarias relativas a la seguridad de la navegación en puertos y el amarre seguro de las embarcaciones.

Cuando se determine que se han cumplido las condiciones mencionadas en el párrafo anterior, la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia expedirá un permiso para abrir el puerto al tráfico público (licencia de funcionamiento).

El permiso se expedirá a solicitud escrita del inversionista u operador portuario.

Las condiciones para la seguridad de la navegación en el puerto y el amarre seguro de las embarcaciones serán establecidas por el ministro.

2. *Actividades portuarias*

Artículo 40

Las actividades portuarias comprenderán la carga y la descarga de mercancías, el embarque y desembarque de pasajeros, el almacenamiento, la clasificación, la refinación y el postratamiento de mercancías, el suministro de abastecimientos a los buques y los medios de transporte y sus tripulaciones y pasajeros, el practicaje en puerto y el remolque de los buques, y otras actividades comerciales, en particular la manufactura industrial, que permita hacer un uso mejor y más económico del puerto o de sus instalaciones y su equipo.

Artículo 41

El operador portuario deberá organizar el funcionamiento del puerto de manera de garantizar la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente y las aguas, y desarrollará las actividades necesarias para que el puerto opere fluidamente para los fines a los que se destina (practicaje, remolque de buques, prestación de servicios de estiba, etc.).

Artículo 42

El operador de un puerto abierto al tráfico público deberá permitir que todas las personas utilicen, en igualdad de condiciones, sus zonas operacionales, sus rompeolas y las demás instalaciones existentes en el puerto, según su finalidad y dentro de los límites de la capacidad disponible, a menos que en la presente Ley se disponga lo contrario.

El operador de un puerto que no esté abierto al tráfico público pero que cumpla las condiciones para que las embarcaciones se refugien en caso de catástrofe natural deberá, con arreglo a las condiciones mencionadas en el párrafo anterior, asegurar que el puerto pueda utilizarse como instalación para la seguridad de la navegación mientras dure la catástrofe natural.

3. *Servicios públicos comerciales*

Artículo 43

Los siguientes servicios serán prestados con arreglo a las condiciones aplicables a los servicios públicos comerciales en la zona de transporte marítimo:

- El mantenimiento y el desarrollo de la infraestructura portuaria abierta al tráfico público;
- La recepción ordinaria de los desechos generados por los buques;
- El mantenimiento de las vías marítimas y las instalaciones para la seguridad de la navegación.

Los servicios públicos comerciales mencionados en el párrafo anterior serán obligatorios.

Artículo 44

Los servicios públicos comerciales en la zona de actividades marítimas en el puerto de carga de Koper serán los siguientes:

- El mantenimiento y el desarrollo de la infraestructura portuaria abierta al tráfico público;
- La recepción ordinaria de los desechos generados por los buques;
- El mantenimiento de las vías marítimas y las instalaciones para la seguridad de la navegación.

La prestación de los servicios públicos comerciales mencionados en el presente artículo estará a cargo de la República de Eslovenia.

La República de Eslovenia se encargará también de la prestación del servicio público comercial de mantenimiento ordinario de las instalaciones para la seguridad de la navegación y las vías marítimas en los demás puertos abiertos al tráfico público, los puertos locales, los puertos navales y la zona que circunda a dichos puertos, salvo en los puertos mencionados en el segundo párrafo del artículo 41 de la presente Ley.

Artículo 45

Las comunidades locales, en cuyo territorio estén situados puertos, con excepción de los puertos mencionados en el artículo anterior de la presente Ley, prestarán en la zona de actividades marítimas los siguientes servicios, con carácter de servicio público comercial:

- El mantenimiento y el desarrollo de la infraestructura portuaria abierta al tráfico público;
- La recepción ordinaria de los desechos generados por los buques.

Las comunidades locales también se encargarán de la prestación del servicio público comercial en la zona de mantenimiento ordinario de las instalaciones para la seguridad de la navegación y las vías marítimas en las marinas y los puertos recreativos.

Artículo 46

El prestador del servicio público comercial en la zona de actividades marítimas deberá:

- Asegurar, mediante el mantenimiento ordinario de la infraestructura portuaria, que dicha infraestructura esté en condiciones de cumplir plenamente su finalidad;
- Encargarse de la recepción diaria de los desechos generados por los buques;
- Mantener las instalaciones para la seguridad de la navegación y las vías marítimas en una condición tal que sean plenamente aptas para cumplir la función a la que están destinadas.

Artículo 47

El servicio público comercial en la zona de actividades marítimas será prestado por:

- Entidades de derecho privado a las que se hayan otorgado concesiones;
- Empresas públicas;
- Dependencias administrativas.

Las normas oficiales sobre la prestación del servicio público comercial serán adoptadas por el Gobierno con respecto a los servicios que deberá prestar la República de Eslovenia y por las autoridades de la comunidad local competente con respecto a los servicios prestados por las comunidades locales.

4. Financiación del servicio público comercial

Artículo 48

Los servicios públicos comerciales mencionados en el artículo 43 de la presente Ley se financiarán con cargo a las siguientes fuentes:

- Los derechos de uso del puerto;
- Las sobrestadías;
- Los derechos de amarre;
- Los derechos de recepción de los desechos generados por los buques;
- El presupuesto.

Los derechos portuarios y los precios de los servicios mencionados en el párrafo anterior serán pagados al prestador del servicio público comercial, que los anotará como parte de los ingresos provenientes de la prestación del servicio público comercial en la zona de transporte marítimo o servicios portuarios.

Los prestadores del servicio público comercial deberán llevar registros contables separados de los gastos y los ingresos mencionados en el párrafo primero del presente artículo.

La diferencia entre los gastos conexos a la prestación del servicio público comercial y los ingresos por derechos será vertida al presupuesto.

Artículo 49

Para el uso de los puertos abiertos al tráfico público internacional y el pago de los derechos portuarios, los buques extranjeros se considerarán iguales a los buques eslovenos de conformidad con acuerdos de reciprocidad.

Artículo 50

Las embarcaciones pagarán derechos de uso de los puertos por el embarque y desembarque de pasajeros y carga, es decir, por cada pasajero embarcado o desembarcado o una cuantía fija, sea por cada tonelada de carga cargada o descargada o según el tamaño de la embarcación (eslora o capacidad de la embarcación).

Las personas que utilicen el puerto para ejercer actividades comerciales también pagarán derechos de uso de los puertos.

Artículo 51

Las embarcaciones pagarán derechos de atraque por utilizar la costa o la zona acuática del puerto para fines distintos del embarque o el desembarque de pasajeros y carga.

Cuando un buque utilice sólo la zona acuática del puerto, pagará un derecho de atraque reducido.

Artículo 52

Los derechos de amarre serán pagados por las embarcaciones independientemente de si utilizan el atracadero con carácter permanente o temporal.

Artículo 53

Las embarcaciones militares eslovenas y extranjeras, los buques que transporten a jefes de Estado y los buques o lanchas utilizados para tareas administrativas no estarán obligados a pagar los derechos portuarios.

Artículo 54

No pagarán derechos portuarios los buques que atraquen en el puerto a fin de rescatar a náufragos o a causa de la muerte o enfermedad de personas embarcadas o a fin de obtener asistencia médica para las personas embarcadas, pero sólo durante el tiempo necesario para los actos que hayan de realizarse.

Artículo 55

Los derechos portuarios podrán determinarse mediante acuerdo como una suma fija (mensual, anual), según la naturaleza del servicio.

Artículo 56

Los derechos portuarios deben ser publicados.

Se necesitará el previo consentimiento del ministro respecto de los derechos portuarios para proceder a su publicación.

Cuando la presente Ley estipule que una embarcación, buque o lancha estará obligado a pagar, se considerará que la persona obligada es el respectivo armador, propietario o usuario.

SECCIÓN IV — REGLAMENTO PORTUARIO Y REGLAMENTO RELATIVO A OTRAS PARTES DEL MAR TERRITORIAL

Artículo 57

La Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia supervisará el mantenimiento del orden en los puertos y otras partes del mar territorial y las aguas interiores, la seguridad de la navegación, el funcionamiento del transporte marítimo y el mantenimiento de las instalaciones para la seguridad de la navegación y las vías marítimas.

Los inspectores portuarios de la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia estarán autorizados a ejercer la supervisión mencionada en el párrafo anterior.

Podrán desempeñarse como inspectores portuarios las personas que hayan completado su educación secundaria en una escuela profesional marítima con especialización en transporte, las que hayan aprobado el examen profesional para graduarse como oficiales, las que estén calificadas para encargarse de la guardia de navegación en buques de 500 toneladas o más y las que hayan aprobado el examen de procedimiento administrativo general.

Los inspectores portuarios tendrán un uniforme reglamentario y una tarjeta de identidad oficial expedida por la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia. La manera y las condiciones para el uso del uniforme y de la insignia oficial y el porte de la tarjeta de identidad serán determinadas por el ministro.

El ministro determinará las condiciones para garantizar la seguridad del transporte y mantener el orden en los puertos y otras partes del mar territorial y las aguas interiores dentro del territorio de la República de Eslovenia.

El Ministerio encargado de la defensa se encargará de la supervisión del mantenimiento del orden en los puertos navales.

Artículo 58

La supervisión de la seguridad de la navegación ejercida por los inspectores portuarios de la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia comprenderá la supervisión de los aspectos siguientes:

1. Tripulantes de las lanchas;
2. El transporte de pasajeros y carga por lancha;
3. La aplicación de las normas de navegación para lanchas;
4. La navegabilidad de las lanchas.

Los inspectores portuarios estarán facultados para exigir y obtener el acceso a los documentos relacionados con las lanchas y los documentos de las personas que manejan una lancha.

Los inspectores portuarios podrán imponer multas a las personas a quienes se encuentre en infracción a los artículos 983, 984, 985, 986, 987 y 989 de la presente Ley.

Los inspectores portuarios podrán pedir que se incoen procedimientos contra las personas que infrinjan los numerales 3 y 5 de los párrafos primero y tercero del artículo 976, los numerales 7, 9 y 11

del párrafo primero en conjunción con los párrafos segundo y tercero del artículo 978 y el artículo 988 de la presente Ley.

Los inspectores portuarios informarán a la inspección marítima en caso de que descubran las irregularidades mencionadas en el artículo 182 de la presente Ley, salvo respecto de las que se mencionan en el párrafo primero del presente artículo.

Artículo 59

Los inspectores portuarios que determinen que una persona encargada del manejo de una lancha no tiene las condiciones necesarias le prohibirán que continúe actuando en tal carácter.

Artículo 60

Los inspectores portuarios que verifiquen que la cantidad de personas o el volumen de carga a bordo supera el nivel permitido prohibirán que la lancha salga del puerto o le indicarán, si se encuentra en el mar, que se dirija al puerto más próximo hasta que se subsane la irregularidad.

Artículo 61

Si, durante la supervisión del transporte marítimo, los inspectores portuarios determinan que el operador de una lancha no está cumpliendo las normas de navegación establecidas en el Reglamento para la Prevención de los Abordajes o en otro reglamento para la seguridad de la navegación, prohibirán el modo irregular de navegación.

Artículo 62

Los inspectores portuarios que determinen, durante la supervisión, que una lancha no se ajusta a las condiciones relativas a la navegabilidad ordenarán que las irregularidades se subsanen dentro de un plazo determinado. Si la naturaleza de las deficiencias es tal que ponen en peligro la seguridad de la lancha, de las personas embarcadas y de otras personas que se encuentren en el tráfico marítimo, el inspector prohibirá que continúe la navegación.

Artículo 63

Los inspectores portuarios que determinen, durante la supervisión, que una persona que opera una lancha no tiene el certificado de competencia necesario para operar una lancha, está bajo los efectos de alcohol, drogas, medicamentos psicoactivos u otras sustancias psicoactivas que disminuyan su capacidad para navegar o se encuentra en una condición psicológica tal que pone en peligro la seguridad de la navegación, prohibirán que dicha persona continúe operando la lancha.

Se considerará que una persona que está operando una lancha está bajo los efectos del alcohol si tiene 0,5 gramos de alcohol por kilogramo de sangre en su cuerpo, a menos que, en una menor concentración de alcohol, dé muestras de un trastorno de conducta que pueda determinar una operación no confiable en el tráfico marítimo.

El nivel de alcohol en la sangre se determinará utilizando un aparato para la medición del contenido alcohólico. El costo de la alcoholimetría será sufragado por la persona que opera una lancha o por la persona examinada si se encuentra que tienen una concentración de alcohol en el cuerpo mayor que la permitida por la presente Ley; en caso contrario, el costo será sufragado por la autoridad que ordenó el examen.

Se realizará un informe del examen, que será firmado por la persona con respecto a la cual se ordenó el examen. Si la persona se niega a firmar, en el informe se consignará la razón de la negativa y se ordenará un examen pericial.

La persona con respecto a la cual se haya ordenado una prueba de alcoholemia utilizando un aparato o un examen pericial deberá acatar las órdenes del supervisor. Si la persona se niega a ser examinada, o si la prueba no se efectúa con arreglo a las instrucciones del fabricante del aparato, el inspector portuario consignará esa circunstancia en el informe y prohibirá que la persona siga operando la lancha.

Si la persona controvierte los resultados del examen, se ordenará un examen pericial. El costo de transporte de la persona al lugar en que se lleve a cabo el examen pericial y el costo del examen serán pagados por la persona con respecto a la cual se haya ordenado el examen si se encuentra que tiene una concentración de alcohol en el cuerpo mayor que la permitida por la presente Ley; de no ser así, el costo del transporte, el examen y el análisis será sufragado por la autoridad que ordenó el examen.

Los inspectores portuarios que sospechen que una persona está bajo los efectos de alcohol, drogas, medicamentos psicoactivos u otras sustancias psicoactivas que disminuyan su capacidad para operar una lancha ordenarán una prueba mediante aparato o un examen pericial y prohibirán que se siga operando la lancha. El costo del transporte al lugar en que se realice el examen o el examen pericial y el costo del examen serán pagados por la persona respecto de la cual se realice la prueba o el examen si se encuentra que dicha persona está bajo los efectos de drogas, medicamentos psicoactivos u otras sustancias psicoactivas.

El contenido del informe de la prueba de alcoholemia será determinado por el ministro en acuerdo con el ministro encargado de los asuntos interiores.

Artículo 64

Para la construcción o renovación de instalaciones de infraestructura portuaria o de instalaciones que puedan afectar la seguridad de la navegación en la costa o en el mar se necesitará una autorización expedida por la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia en relación con las condiciones para la seguridad de la navegación.

Durante los trabajos de construcción, los contratistas que realicen labores de construcción o de otra índole estarán obligados a comunicar cada tres meses a la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia los cambios que se produzcan en el contorno de la costa o la profundidad del mar.

Artículo 65

Los buques que entren al puerto desde el extranjero deben comunicar su llegada y presentar a la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia los documentos siguientes: una declaración general, una declaración sanitaria, una lista de tripulantes y una lista de pasajeros.

No se permitirá que los buques provenientes del extranjero tengan tráfico con otros buques, organismos y personas en la costa mientras no obtengan de la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia el certificado de salud para el desembarco.

Cuando salga del puerto un buque con destino al extranjero, deberá notificar su partida por lo menos una hora antes de zarpar y entregar a la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia una lista de tripulantes y una lista de pasajeros, que comprendan sólo a las personas que hayan embarcado en el buque o desembarcado de él mientras el buque se encontraba en puerto.

Un buque que realice un breve viaje internacional deberá entregar una lista de pasajeros a la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia.

Los buques eslovenos o extranjeros que transporten mercancías peligrosas deberán, antes de llegar a puerto, entregar una declaración de mercancías peligrosas a la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia.

Artículo 66

El capitán de un buque esloveno deberá, inmediatamente después de la llegada del buque desde otro puerto esloveno, notificar de su llegada a la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia, así como su partida del puerto hacia otro puerto esloveno.

Los buques de pasajeros de línea regular o de crucero que se encuentren en el mar territorial o las aguas interiores de la República de Eslovenia comunicarán su partida sólo en el puerto en el cual comience la ruta regular o el crucero y a su llegada sólo en el puerto en el cual termine la ruta regular o el crucero.

Artículo 67

No se permitirá que entren en un puerto, salgan de un puerto ni carguen o descarguen petróleo en un puerto de la República de Eslovenia los buques que transporten más de 2.000 toneladas de petróleo y no tengan un certificado de seguro u otra garantía financiera con respecto a la responsabilidad civil por los daños causados mediante contaminación por petróleo de conformidad con la presente Ley.

El armador o agente que represente al propietario estará obligado a presentar el certificado mencionado en el párrafo anterior a la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia antes de la llegada al puerto.

Artículo 68

Si ocurre en el puerto o en el mar un incendio u otro accidente que ponga en peligro la vida humana o las embarcaciones, las embarcaciones que se indican a continuación deberán, si así lo ordena la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia, poner inmediatamente rumbo hacia el lugar del incendio o el accidente:

1. La embarcación más próxima u otra embarcación —para salvar las vidas humanas en peligro;
2. Una embarcación eslovena —para salvar a otra embarcación eslovena u objetos que estén en la embarcación y sean de propiedad de personas eslovenas, o para proteger el medio ambiente.

Artículo 69

Queda prohibida cualquier acción en un puerto, en el mar territorial o en las aguas interiores que pueda poner en peligro la seguridad de las personas o las embarcaciones, contaminar el mar o dañar la costa o los servicios e instalaciones para la seguridad de la navegación, así como cualquier acción que viole el Reglamento sobre el orden en los puertos y en otras partes del mar territorial o las aguas interiores.

Artículo 70

La Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia podrá adoptar medidas urgentes de seguridad y determinar la forma en que deba hacerse la carga y la descarga de mercancías peligrosas a o desde un buque, respetando al mismo tiempo las condiciones aplicables al transporte de mercancías peligrosas.

La Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia podrá prohibir que un buque ingrese a un puerto o aplazar su entrada, o podrá prohibir que se sigan manipulando mercancías peligrosas en un buque si no se han aplicado completamente las medidas de seguridad prescritas, así como en caso de que exista riesgo de accidente.

Artículo 71

Las empresas que realicen embarque, trasbordo o desembarque de petróleo u otros productos químicos líquidos deberán aplicar las medidas de seguridad necesarias para prevenir la contaminación del mar o la difusión de líquidos derramados en el mar.

El ministro dictará un reglamento sobre las medidas de seguridad mencionadas en el párrafo anterior. El reglamento deberá ser dictado con el acuerdo del ministro encargado del medio ambiente.

Artículo 72

Los buques sólo podrán eliminar los desechos de petróleo y otros materiales de desecho en los lugares específicamente destinados a tal fin en los puertos.

Mientras estén en puerto, los buques deberán entregar sus desechos a una persona encargada de la recepción de los desechos de buques.

Artículo 73

Sólo se podrá llevar a cabo la limpieza de buques con gases peligrosos (desgasificación, fumigación, etcétera) o la lucha contra las plagas en buques con la previa aprobación de la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia, en lugares especiales destinados a tal fin, en los períodos especificados y en la forma prescrita.

Artículo 74

Las embarcaciones y los objetos flotantes no podrán obstruir el tráfico público en el puerto.

Las embarcaciones que no tengan un permiso otorgado por la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia quedarán excluidas de la navegación en la zona portuaria abierta al transporte internacional.

Los eventos acuáticos y otras actividades realizadas en el agua en la zona de un puerto sólo podrán llevarse a cabo con el permiso de la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia y con el acuerdo del administrador del puerto. En otras partes del mar territorial y las aguas interiores, sólo se necesitará el permiso de la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia.

La natación y la pesca no estarán permitidas dentro de un puerto.

Artículo 75

Todo objeto flotante o embarcación dañado, varado o sumergido o que obstruya o ponga en peligro la seguridad de la navegación, o que constituya un riesgo de contaminación, deberá ser removido por orden de la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia o del inspector marítimo.

Artículo 76

No deberán arrojarse ni descargarse en las vías marítimas los objetos o sustancias que puedan obstruir o poner en peligro la seguridad de la navegación o contaminar el mar o la costa.

Artículo 77

Los buques, lanchas u otras embarcaciones que naveguen en las aguas costeras, con excepción de los botes a remo, deberán navegar a las siguientes distancias mínimas de la costa:

1. A 300 metros para los buques,
2. A 250 metros para las lanchas de velocidad,
3. A 200 metros para todas las demás embarcaciones.

En las zonas en que existan instalaciones de baños marítimos, las embarcaciones no deberán navegar dentro de los 50 metros del límite exterior de la zona de baños y siempre por lo menos a la distancia especificada en el párrafo anterior.

SECCIÓN V. — PRACTICAJE MARÍTIMO Y REMOLQUE OBLIGATORIO DE EMBARCACIONES

1. *Practicaje*

Artículo 78

Con arreglo a la presente Ley, se entenderá por “practicaje marítimo” el acto por el cual un profesional (práctico) da instrucciones al capitán sobre el gobierno del buque a fin de garantizar la seguridad de la navegación en los puertos y en otras zonas del mar territorial y las aguas interiores.

El practicaje se proporcionará a todos los buques en idénticas condiciones.

Artículo 79

El practicaje será llevado a cabo por los prácticos.

Los prácticos deberán tener calificaciones profesionales específicas, contar con la cantidad prescrita de años de experiencia en la navegación y haber aprobado el examen de práctico profesional.

A fin de poder ejercer el practicaje en una zona determinada, un práctico deberá tener la tarjeta de identidad de práctico, expedida por la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia, y estar inscripto en el registro de prácticos.

El programa de formación profesional, los exámenes de calificación profesional y las condiciones y la forma de llevar a cabo el practicaje marítimo serán determinados por el ministro.

Artículo 80

El practicaje marítimo se dividirá en practicaje costero y practicaje en puerto.

El practicaje costero comprenderá la orientación de los movimientos de un buque en las partes del mar territorial que estén fuera del ámbito del practicaje en puerto.

El practicaje en puerto comprenderá la orientación de los movimientos de un buque dentro de las zonas portuarias.

Artículo 81

Por razones de seguridad de la navegación, se decretará el practicaje obligatorio para determinados tipos y dimensiones de buques, o según el tipo o la naturaleza de las mercancías transportadas, o para zonas determinadas.

El practicaje obligatorio, sus límites y la forma, el lugar y el tiempo del embarque y el desembarque por parte del práctico serán determinados por el ministro.

El practicaje no será obligatorio para los buques utilizados para fines administrativos ni para las embarcaciones militares eslovenas.

El practicaje no será obligatorio para los buques de menos de 500 toneladas (brutas) ni para los transbordadores y buques de pasajeros en rutas regulares, a menos que la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia disponga lo contrario.

Artículo 82

El practicaaje comenzará y terminará en los confines de la zona de practicaaje.

Si un buque con práctico tiene que amarrar o anclar, el practicaaje terminará cuando el buque esté amarrado o anclado.

Artículo 83

El práctico deberá llevar a cabo su trabajo con el grado debido de cuidado y atención, según las normas profesionales.

Artículo 84

El práctico deberá presentar a la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia, con arreglo a las instrucciones impartidas por ésta, el correspondiente informe sobre el practicaaje que ha llevado a cabo.

El práctico deberá negarse a llevar a cabo el practicaaje de un buque si su calado no es adecuado para la profundidad de la ruta hacia el lugar determinado para el amarre o fondeo, o si el buque no está en condiciones de navegar o carece del permiso para entrar o salir, y deberá comunicar debidamente tales casos a la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia.

Artículo 85

Durante el practicaaje obligatorio, el práctico no podrá abandonar su puesto y salir del buque, independientemente de si el capitán acepta su consejo profesional.

Si el practicaaje no es obligatorio, el práctico deberá terminar el practicaaje cuando se lo pida el capitán.

Artículo 86

El practicaaje de un buque no relevará al capitán del mando de la navegación y las maniobras del buque ni de la consiguiente responsabilidad.

El armador de un buque con práctico será responsable por las acciones y omisiones del práctico en la misma forma que por las acciones y las omisiones de los tripulantes del buque.

Artículo 87

La persona que lleva a cabo el practicaaje será responsable de los daños causados al armador por el práctico hasta la cuantía de 6.666 derechos especiales de giro.

Será nula toda cláusula contractual que limite la responsabilidad de la persona que lleve a cabo el practicaaje a una cuantía inferior a la mencionada en el párrafo anterior.

Se podrá superar el límite especificado en el presente artículo si el daño fue causado intencionalmente.

2. Remolque obligatorio

Artículo 88

La Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia podrá determinar los casos en que el remolque de una embarcación será obligatorio por razones de seguridad de la navegación.

Artículo 89

Se deberá mantener en un estado permanente de disponibilidad para realizar tareas de remolque y lucha contra incendios y operaciones de salvamento la cantidad necesaria de remolcadores, según lo determine la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia.

Los remolcadores deberán estar equipados para combatir incendios a bordo de los buques o en las instalaciones de la costa.

3. Supervisión del practicaje y el remolque de embarcaciones

Artículo 90

El practicaje y el remolque de embarcaciones serán supervisados por los inspectores marítimos junto con el Ministerio encargado de los asuntos marítimos.

El practicaje y el remolque de embarcaciones dentro de un puerto y entre distintos puertos de la República de Eslovenia podrá ser llevado a cabo por extranjeros, con sujeción a acuerdos de reciprocidad.

SECCIÓN VI — BUQUES

1. Determinación de la navegabilidad de un buque

Artículo 91

Se considerará que un buque está en condiciones de navegar dentro de los límites de navegación especificados y para un fin específico:

1. Si la construcción del buque, sus características de navegación y las máquinas, los dispositivos y el equipo para la preservación de la seguridad de la navegación, en lo tocante a sus propiedades técnicas, su cantidad, su tipo y su distribución a bordo del buque, cumplen con las normas técnicas determinadas por una sociedad de clasificación y con las disposiciones de los convenios internacionales que tengan carácter obligatorio para la República de Eslovenia (en adelante: normas técnicas) en relación con los puntos siguientes:

a) El espacio reservado para las personas que se encuentran a bordo de los buques y la seguridad de la vida humana en el mar;

b) La seguridad de los tripulantes en el trabajo y de las demás personas que trabajen en el buque;

c) La seguridad del buque;

d) La seguridad de la carga a bordo los buques;

e) La protección del mar contra la contaminación proveniente de buques.

2. Si un buque tiene la cantidad necesaria de tripulantes calificados profesionalmente;

3. Si el espacio reservado para los pasajeros y la cantidad de pasajeros a bordo se ajustan a las condiciones prescritas para el transporte de pasajeros;

4. Si la carga a bordo de los buques se ha estibado de conformidad con la línea de carga o el francobordo y está distribuida correctamente.

La sociedad de clasificación expedirá el correspondiente certificado a los buques aptos para navegar dentro de los límites de navegación especificados y para un fin específico.

Artículo 92

La navegabilidad de un buque de conformidad con el numeral 1 del artículo 91 también será determinada mediante una inspección técnica llevada a cabo por sociedades de clasificación que sean miembros plenos de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS).

El ministro autorizará a una sociedad de clasificación a realizar las inspecciones técnicas de la navegabilidad de los buques de conformidad con el numeral 1 del artículo 91 de la presente Ley luego de una selección llevada a cabo previo procedimiento de licitación.

La navegabilidad de un buque en consonancia con el artículo anterior de la presente Ley será determinada mediante una inspección realizada por los inspectores marítimos del Ministerio encargado de asuntos marítimos.

Artículo 93

La inspección técnica de un buque realizada por una sociedad de clasificación comprenderá los aspectos siguientes:

1. Certificar la documentación técnica utilizada para construir o convertir los buques y la documentación técnica utilizada para los materiales, las máquinas, los dispositivos y el equipo utilizados para construir, convertir o reparar los buques;

2. Inspeccionar las operaciones de construcción o conversión durante la construcción o la conversión de un buque; inspeccionar la manufactura de los materiales, las máquinas, los dispositivos y el equipo mencionados en el numeral 1 del presente artículo como necesarios para que se expida un certificado; e inspeccionar la fabricación, los accesorios y la instalación de las máquinas, los dispositivos y el equipo en el buque;

3. Inspeccionar los buques existentes, comprendiendo la inspección de las labores de reparación y renovación de las partes del buque que durante la inspección se determine que necesitan reparación o renovación.

Artículo 94

Los tipos de inspección técnica de los buques serán los siguientes: básica, ordinaria o extraordinaria.

Las sociedades de clasificación estarán obligadas a realizar inspecciones de conformidad con el presente artículo con arreglo a las normas de las sociedades de clasificación. La sociedad de clasificación expedirá un certificado de cumplimiento después de la inspección del buque.

La reparación de las deficiencias determinadas durante una inspección con arreglo al párrafo primero del presente artículo será verificada por un inspector de una sociedad de clasificación autorizada.

Artículo 95

Un buque deberá pasar por una inspección básica obligatoria:

1. Antes de ser inscrito en el registro de buques, si la construcción o la conversión del buque no fue supervisada por una sociedad de clasificación que sea miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación;

2. Cada vez que el buque modifique permanentemente su finalidad o amplíe sus límites de navegación, antes de entrar en servicio;

3. Cada vez que el buque sea convertido de manera tal que se cambien su construcción y las propiedades de su motor, antes de entrar en servicio.

Artículo 96

Las inspecciones ordinarias se llevarán a cabo a intervalos determinados para verificar que la condición del buque corresponda a las normas técnicas de la sociedad de clasificación.

Artículo 97

Se llevará a cabo una inspección extraordinaria:

1. Después de que se hayan causado daños al buque, si ello afecta a la navegabilidad del buque;
2. Después de una importante reparación o renovación del buque, salvo las que sean necesarias como resultado de una inspección básica u ordinaria;
3. Si los buques han estado en amarre forzoso durante más de un año;
4. En caso de modificación temporal de su destino o ampliación temporal de sus límites de navegación;
5. Cuando las inspecciones ordinarias se hayan aplazado por más de tres meses.

Artículo 98

Se hará una inspección de la navegabilidad de un buque para la navegación de prueba antes de la partida para el viaje de prueba.

La inspección de un buque con arreglo al artículo anterior será llevada a cabo por una sociedad de clasificación.

Si una sociedad de clasificación considera a un buque apto para navegar a fin de realizar el viaje de prueba, expedirá el correspondiente certificado de navegabilidad para el viaje de prueba.

Sobre la base del certificado de navegabilidad para el viaje de prueba, la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia expedirá un permiso para el viaje de prueba.

Artículo 99

Luego de la inspección de los trabajos de construcción o conversión, o de cualquier inspección del buque, el casco, las máquinas, los dispositivos y el equipo del buque regulados por las normas técnicas no podrán ser modificados ni convertidos sin la previa aprobación de la sociedad de clasificación.

Artículo 100

Un buque al que se apliquen las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), el Convenio internacional sobre las líneas de carga o el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, aun cuando el buque no cumpla con las exigencias particulares para viajes internacionales, en los casos y en las condiciones determinados por los convenios citados, puede ser eximido de dichas disposiciones por una sociedad de clasificación si se determina mediante inspección que el buque esté en condiciones de realizar viajes internacionales o determinados viajes internacionales.

De conformidad con las disposiciones de los convenios citados, un buque que no realice normalmente viajes internacionales y al que se aplicarían el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, el Convenio internacional sobre las líneas de carga y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques si llevara a cabo tales viajes en forma ordinaria, y que, por circunstancias extraordinarias, deba hacer un único viaje internacional, puede ser eximido por una sociedad de clasificación de alguna de las disposiciones prescritas si se determina mediante inspección que el buque está en condiciones de navegar.

Las sociedades de clasificación podrán permitir que un buque al que sean aplicables el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, el Convenio internacional sobre las líneas de carga o el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques y que represente un tipo nuevo de buque, realice uno o varios viajes internacionales con carácter de prueba, sin cumplir con las disposiciones de los convenios citados, si se ha determinado mediante inspección que el buque esté en condiciones de navegar.

Artículo 101

Una sociedad de clasificación podrá determinar que un buque está en condiciones de navegar dentro de límites determinados más estrechos, si se ha determinado mediante inspección que el buque no está en condiciones de navegar dentro de los límites en los que anteriormente tenía derecho a navegar, pero esté en condiciones de navegar dentro de esos límites más estrechos.

La sociedad de clasificación también podrá determinar que el buque será apto para navegar en uno o más viajes determinados que excedan los límites dentro de los cuales tiene ordinariamente derecho a navegar, si se ha determinado mediante inspección que el buque está en condiciones de navegar a los efectos de realizar tales viajes.

Para la navegación dentro de los límites más estrechos o más amplios mencionados en los párrafos primero o segundo del presente artículo, se podrá establecer la condición de que el buque lleve a bordo menos pasajeros o menos carga que la cantidad permitida de pasajeros o de carga, así como otras condiciones encaminadas a asegurar que la navegación sea segura.

Artículo 102

Una sociedad de clasificación podrá determinar que un buque que no sea un buque de pasajeros está en condiciones de transportar pasajeros en uno o varios viajes o durante un período determinado dentro del mar territorial y las aguas interiores de la República de Eslovenia, si se ha determinado su navegabilidad con arreglo a la presente Ley y si se ha determinado mediante inspección que el buque cumple con las condiciones para tal transporte de pasajeros.

Artículo 103

Una sociedad de clasificación podrá eximir a un buque al que no sean aplicables las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar o el Convenio internacional sobre las líneas de carga, pero que represente un tipo nuevo de buque, de determinadas exigencias impuestas por las normas técnicas, o podrá permitir que realice determinados viajes con carácter de prueba, aun cuando el buque no cumpla con las exigencias particulares impuestas por las normas técnicas, si se ha determinado mediante inspección que el buque está en condiciones de navegar con carácter de prueba.

Artículo 104

Un buque sólo podrá transportar la cantidad especificada de pasajeros.

La cantidad especificada de pasajeros y el espacio para los pasajeros a bordo del buque se determinarán con arreglo a las normas técnicas teniendo en cuenta las condiciones prescritas, las características de navegación del buque, la superficie del área a que tienen acceso los pasajeros, los dispositivos y el equipo para pasajeros y las condiciones de higiene.

Artículo 105

La carga del buque deberá distribuirse de manera tal de garantizar sus características de navegación sin sobrecargar los elementos estructurales del buque en distintas circunstancias.

La carga del buque deberá ser estibada dentro de los límites de estiba permitidos y, de conformidad con las normas técnicas, deberá ser apilada, distribuida y asegurada de manera tal que en ninguna de las posibles circunstancias que puedan ocurrir durante la navegación pueda desplazarse en grado tal que pueda poner en peligro la seguridad del buque, las personas, la carga o el medio ambiente.

El límite máximo permitido de estiba de un buque y la distribución de la carga se determinarán con arreglo a las normas técnicas.

2. Medidas del buque

Artículo 106

Las medidas del buque se tomarán determinando el tonelaje bruto y neto.

Artículo 107

Los buques serán medidos por una sociedad de clasificación.

Las normas técnicas de la sociedad de clasificación se aplicarán a la medición de los buques y las lanchas. Después de tomar las medidas, la sociedad expedirá un certificado de arqueo.

Artículo 108

Con arreglo a las disposiciones de la presente Ley, la medición será obligatoria para los buques eslovenos y para los buques extranjeros que deban pagar derechos en puertos eslovenos sobre la base del tonelaje de arqueo o del desplazamiento máximo permitido del buque, en caso de que el buque no tenga un certificado de arqueo o un certificado de arqueo reconocido en la República de Eslovenia.

Un certificado de arqueo expedido en el extranjero a un buque extranjero será reconocido en la República de Eslovenia siempre que el buque haya sido medido con arreglo a un sistema de medición que no difiera sustancialmente del sistema de medición válido en la República de Eslovenia.

Artículo 109

La medición de un buque construido por un astillero esloveno para un cliente extranjero deberá llevarse a cabo con arreglo a las normas técnicas de las sociedades de clasificación.

Artículo 110

Si un buque esloveno es construido o comprado en el extranjero, o es convertido en el extranjero de manera tal que con arreglo a las disposiciones de la presente Ley deba ser medido nuevamente, podrá, en caso necesario, ser medido en el país en que fue comprado o convertido.

Artículo 111

La medición de un buque esloveno construido en el extranjero para un cliente esloveno o comprado o convertido en el extranjero, o de un buque extranjero que deba ser medido de conformidad con la presente Ley, será llevada a cabo inmediatamente después de la llegada de dicho buque al primer puerto esloveno.

Artículo 112

La solicitud de medición de un buque esloveno deberá ser hecha por el armador.

La solicitud de medición de un buque esloveno construido por un astillero esloveno o extranjero deberá ser hecha inmediatamente después de que se hayan colocado el casco, las cubiertas y los mamparos del buque.

Artículo 113

Un buque esloveno será objeto de una nueva medición en los siguientes casos:

1. Si, después de la medición, se han hecho modificaciones que puedan haber alterado su tonelaje bruto o neto;
2. Si existen dudas sobre la exactitud de las medidas que se hayan tomado a un buque de navegación marítima.

Cuando se lleve a cabo una nueva medición con arreglo al punto 1 del párrafo anterior, la decisión acerca de si la medición deberá repetirse en todo o en parte será tomada por una sociedad de clasificación sobre la base de las modificaciones que se hayan hecho a los buques.

En los casos mencionados en el numeral 1 del párrafo primero del presente artículo, se deberá solicitar la nueva medición antes de que se hayan completado los cambios en el buque.

También deberá solicitarse una nueva medición con arreglo al punto 1 del párrafo primero del presente artículo, antes de que las modificaciones se hayan completado, para los buques extranjeros que con arreglo a las disposiciones de la presente Ley deban ser medidos en la República de Eslovenia, si la conversión es llevada a cabo por un astillero esloveno.

La nueva medición de un buque en los casos descritos en los numerales 1 y 2 del párrafo primero del presente artículo será solicitada por las personas mencionadas en el párrafo primero del artículo anterior. La nueva medición descrita en el numeral 2 del párrafo primero del presente artículo también podrá ser solicitada por la persona o el concesionario autorizado a cobrar derechos sobre la base del tonelaje de arqueo, además de las personas mencionadas en el párrafo primero del artículo anterior.

No se permitirá que las personas que hayan realizado la medición original acerca de cuya exactitud existieran dudas realicen las nuevas mediciones mencionadas en el numeral 2 del párrafo primero del presente artículo.

3. Documentos y libros de los buques

a) Disposiciones comunes

Artículo 114

Todo buque deberá tener todos los documentos y libros estipulados en la presente Ley y en los convenios internacionales obligatorios para la República de Eslovenia.

Todo buque deberá tener los documentos siguientes: certificado de origen, prueba de navegabilidad y prueba de las demás características del buque.

Los libros que deben llevar los buques serán los registros de los acontecimientos y acciones importantes llevados a cabo a bordo del respectivo buque.

Artículo 115

Los libros y documentos que deberá tener todo buque y que están prescritos por la presente Ley deberán estar escritos en esloveno, mientras que el certificado internacional de líneas de carga, el certificado internacional de exención de las disposiciones sobre líneas de carga, el certificado de navegabilidad, el certificado de aptitud para transportar carga a granel, el certificado internacional de arqueo y el certificado de seguro u otras garantías financieras de la responsabilidad pecuniaria por los daños causados por derrames de petróleo, el certificado de prevención de la contaminación por petróleo y el libro registro de petróleo deberán también estar escritos en inglés.

Los certificados de navegabilidad de los buques, los certificados de exenciones de distintas disposiciones de los convenios internacionales mencionados en el artículo 100 de la presente Ley (“ certificados de exención”), los certificados provisionales de navegabilidad, los certificados de navegabilidad para el viaje de prueba, el certificado de arqueo, el registro del equipo de manipulación de la carga, el manual de estabilidad, el certificado de aptitud para llevar carga refrigerada, el certificado de aptitud para llevar mercancías peligrosas y el libro registro de inspección y supervisión deberán también estar escritos en inglés.

Si el buque realiza viajes internacionales, todos los certificados mencionados en los párrafos primero y segundo del presente artículo y artículo 121 de la presente Ley deberán también estar escritos en inglés.

Artículo 116

Los documentos y libros prescritos por la presente Ley deberán conservarse a bordo del buque.

Los documentos y libros deberán ser exhibidos a los inspectores marítimos del Ministerio encargado de asuntos marítimos y de las representaciones diplomáticas y consulares de la República de Eslovenia cuando así lo soliciten.

En el registro de buques deberá conservarse una copia del certificado de seguro, o alguna otra garantía financiera, de responsabilidad por los daños causados por derrames de petróleo.

Artículo 117

Los documentos de los buques extranjeros expedidos con arreglo a las leyes del Estado del pabellón serán normalmente reconocidos, a condición de reciprocidad.

b) Documentos y libros de los buques

Artículo 118

A todo buque mercante o público inscrito en el registro de buques se le expedirá un certificado de matrícula.

El certificado de matrícula servirá de prueba de la nacionalidad eslovena del buque y expresará que el buque tiene el derecho y el deber de enarbolar el pabellón de la marina mercante de la República de Eslovenia y comparte sus objetivos y límites de navegación.

El certificado de matrícula contendrá todas las anotaciones que figuren en la sección del libro mayor del registro de buques en que esté matriculado el buque.

Si la información relativa a los derechos registrados de los buques que figura en el certificado de matrícula no coincide con la que figura en el registro de buques, prevalecerá la información consignada en el registro de buques.

El certificado de matrícula será expedido por el órgano encargado del registro de buques.

Artículo 119

El registrador estará obligado de oficio a consignar todos los datos mencionados en el párrafo anterior en el certificado de matrícula del buque.

Cuando se encuentre en el extranjero, el buque deberá solicitar a un representante diplomático o consular de la República de Eslovenia que consigne datos en el certificado de matrícula.

Si un buque cambia su nombre, su puerto de matrícula, su tonelaje o su distintivo de llamada, también deberá cambiarse su certificado de matrícula.

Artículo 120

Los buques que realicen viajes internacionales y otros buques con tripulación registrada deberán tener una lista de tripulantes.

La lista de tripulantes servirá para determinar quiénes están registrados a bordo de un buque como tripulantes, en qué calidad y con qué calificaciones.

La llegada de un buque a un puerto y su partida del puerto serán certificadas en la lista de tripulantes.

Artículo 121

Cuando se haya determinado que un buque está en condiciones de navegar, se le expedirán los certificados siguientes:

1. Un certificado de seguridad para buques de pasajeros expedido a un buque de pasajeros al que se aplique el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar;
2. Un certificado de seguridad de la construcción para buques de carga expedido a un buque de carga de 500 toneladas o más al que se aplique el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar;
3. Un certificado de seguridad del equipo para buques de carga expedido a un buque de carga de 500 toneladas o más al que se aplique el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar;
4. Un certificado de seguridad de radio para buques de carga expedido a un buque de carga de 300 toneladas o más al que se aplique el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar y que realice viajes internacionales en el transporte marítimo;
5. Un certificado internacional de líneas de carga expedido a un buque de pasajeros o de carga que tenga 24 metros de eslora o más y cuya quilla haya sido colocada a partir del 25 de enero de 1960, o un buque de pasajeros o de carga con un tonelaje bruto de 150 toneladas o más cuya quilla haya sido colocada antes del 25 de enero de 1969;
6. Un certificado de navegabilidad expedido a un buque de pasajeros o de carga que no realice viajes marítimos internacionales o a un buque que realice tales viajes pero al que no se aplique el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar;

Los certificados de seguridad para buques de pasajeros, los certificados de seguridad del equipo para buques de carga, los certificados de seguridad de radio para buques de carga y los certificados de navegabilidad deberán comprender los suplementos correspondientes.

Artículo 122

Se expedirá un certificado de exención a un buque al que se aplique el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar o el Convenio internacional sobre las líneas de carga en los siguientes casos:

1. A un buque que haya sido reconocido como apto para realizar viajes internacionales o determinados viajes internacionales, cuando se le exima de cumplir algunas disposiciones de un convenio en particular de conformidad con el párrafo primero del artículo 100 de la presente Ley;
2. A un buque que haya sido reconocido como apto para realizar un determinado viaje internacional cuando se le exima de cumplir algunas disposiciones de un convenio en particular de conformidad con el segundo párrafo del artículo 100 de la presente Ley.

Artículo 123

Un buque al que no se aplique el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar o el Convenio internacional sobre las líneas de carga deberá tener un certificado provisional de navegabilidad si los límites de navegación dentro de los cuales tenía anteriormente derecho a navegar han sido restringidos de conformidad con el artículo 101 de la presente Ley o si se ha determinado que está en condiciones de realizar uno o más viajes fuera de los límites dentro de los que anteriormente tenía derecho a navegar.

Artículo 124

Un buque de carga al que no se aplique el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar o el Convenio internacional sobre las líneas de carga deberá tener un certificado provisional relativo a su aptitud para transportar pasajeros si se ha determinado, de conformidad con el artículo 201 de la presente Ley, que está en condiciones de transportar pasajeros dentro de los límites del mar territorial o las aguas interiores de la República de Eslovenia en uno o más viajes o durante un tiempo determinado.

Artículo 125

Un buque que se disponga a partir en viaje de prueba deberá tener un certificado de navegabilidad para el viaje de prueba.

Artículo 126

Los buques deberán tener un certificado de arqueo.

Los buques a que se aplique el Convenio internacional sobre arqueo de buques y que realicen viajes internacionales en el transporte marítimo deberán tener un certificado internacional de arqueo.

El certificado de arqueo o el certificado internacional de arqueo será expedido por una sociedad de clasificación.

El certificado de arqueo y el certificado internacional de arqueo constituirán prueba del tonelaje bruto y neto del buque.

El certificado de arqueo o el certificado internacional de arqueo dejará de ser válido si se modifica el tonelaje bruto o neto del buque como consecuencia de obras de conversión.

Si un buque esloveno ha sido objeto de arqueo en el extranjero por un órgano o institución extranjero, el certificado de arqueo o el certificado internacional de arqueo expedido por dicho órgano o institución dejará de ser válido en el momento de llegada del buque al primer puerto esloveno.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, podrá permitirse que un buque esloveno mantenga su certificado extranjero de arqueo o certificado internacional de arqueo durante un año después de su llegada al primer puerto esloveno, si la medición se ha llevado a cabo utilizando un sistema que no sea sustancialmente diferente del sistema de medición reconocido en la República de Eslovenia.

Artículo 127

Un buque equipado con dispositivos para la carga y la descarga de mercancías deberá tener un registro del equipo elevador del buque y los aparejos móviles.

Los buques mencionados en el párrafo anterior deberán tener un certificado de prueba y examen completo del equipo elevador, un certificado de prueba y examen completo de las grúas usadas en maniobras a la americana, un certificado de prueba y examen completo de los aparejos móviles y un certificado de prueba y examen completo de los cables metálicos.

Los buques utilizados para transportar cereales a granel o carga refrigerada deberán tener los certificados correspondientes.

Artículo 128

Un buque que transporte más de 2.000 toneladas de petróleo como carga deberá tener un certificado de seguro de responsabilidad por los daños causados por la contaminación por petróleo, en la cuantía determinada de conformidad con el artículo 831 de la presente Ley.

El certificado mencionado en el párrafo anterior será expedido por la compañía de seguros u otra persona con que se haya celebrado el contrato de seguro.

La compañía de seguros o persona mencionada en el párrafo anterior expedirá el certificado si los documentos presentados demuestran que el seguro es irrevocable e incondicional y que no vencerá en menos de tres meses.

Artículo 129

Un buque que realice viajes internacionales y haya sido infestado por roedores deberá tener un certificado de lucha contra las plagas.

Un buque que realice viajes internacionales y que no haya sido infestado por roedores deberá tener un certificado de que está eximido de la lucha contra las plagas. Dicho certificado constituirá prueba de que el buque está libre de roedores y que está eximido de la lucha contra las plagas durante el plazo indicado en el certificado.

El certificado de lucha contra las plagas y el certificado de exención de la lucha contra las plagas serán expedidos por la autoridad administrativa competente.

Artículo 130

El certificado de seguridad de un buque de pasajeros será válido por un período máximo de un año.

Los certificados de seguridad del equipo para buques de carga, los certificados de seguridad de radio para buques de carga, los certificados de navegabilidad, los certificados de seguridad de la construcción para buques de carga, los certificados internacionales de líneas de carga y los certificados internacionales de prevención de la contaminación por petróleo serán válidos durante cinco años. Sin embargo, durante el período de validez de los certificados mencionados deberán llevarse a cabo inspecciones ordinarias y provisionales de conformidad con las normas técnicas de la sociedad de clasificación.

El certificado de exención será válido como máximo hasta el vencimiento del correspondiente certificado de seguridad. Si se ha expedido un certificado internacional de exención para un viaje determinado, será válido sólo para dicho viaje.

La validez de un suplemento a un certificado de seguridad de la construcción para buques de carga, a un certificado de seguridad del equipo para buques de carga, a un certificado de seguridad de radio para buques de carga o a un certificado de navegabilidad será válido como máximo hasta el vencimiento del correspondiente certificado de seguridad.

Un certificado provisional de navegabilidad será válido durante el período consignado en el certificado, o durante uno o varios viajes determinados, pero no más allá de un año después de la última inspección del buque.

Un certificado provisional de aptitud de un buque de carga para transportar pasajeros será válido durante el período consignado en el certificado, pero no más allá del vencimiento del certificado de navegabilidad del buque.

Un certificado de navegabilidad para la navegación de prueba será válido durante 30 días a partir de la fecha de expedición.

La validez del registro del equipo elevador y de los certificados conexos será confirmada anualmente y deberá renovarse cada cuatro años, o como máximo cada cinco años, mediante una inspección ordinaria.

El certificado de seguro de responsabilidad por los daños causados por contaminación por petróleo será válido durante el período consignado en el certificado, pero no más allá del vencimiento del contrato de seguro.

Artículo 131

Para los buques a que se aplique el Convenio internacional sobre las líneas de carga y que realicen viajes marítimos internacionales entre puertos eslovenos y puertos extranjeros vecinos —en los casos en que se haya determinado y convenido entre los gobiernos de los países en que estén situados dichos puertos que, habida cuenta de su carácter naturalmente abrigado o sus condiciones de navegación, sería injustificado e inviable que se aplicaran las disposiciones del mencionado Convenio a los buques que realicen tales viajes, si tal cosa es admisible con arreglo a dichos Convenios— la sociedad de clasificación expedirá el consiguiente documento en que se especifiquen las disposiciones que no se aplicarán a tales buques.

Artículo 132

El certificado de navegabilidad y el certificado de seguridad para buques de pasajeros dejará de ser válido si termina el período de validez, si no se lleva a cabo la inspección de supervisión, si alguna parte del buque sufre un accidente, si se encuentran defectos en alguna parte de la embarcación que afecten sustancialmente su navegabilidad, o si se han realizado obras de reparación, renovación o conversión en alguna parte de la embarcación.

El certificado de seguridad de la construcción para buques de carga, el certificado de seguridad del equipo para buques de carga, el certificado de arqueo, el certificado internacional de arqueo, el certificado de seguridad radiotelegráfica para buques de carga, el certificado de seguridad radiotelefónica para buques de carga, el certificado internacional de líneas de carga, el certificado internacional de exención de la aplicación de las disposiciones sobre líneas de carga y el registro de equipo elevador también dejarán de ser válidos si el buque sufre un accidente que afecte a los componentes a que se aplique el certificado, si se han descubierto defectos en esas partes del buque o si se han realizado en ellas obras importantes de reparación, renovación o conversión.

Los buques deberán tener un libro de estabilidad.

Artículo 133

Todo buque que transporte carga a granel o carga refrigerada deberá tener un certificado de aptitud para recibir carga a granel o un certificado de aptitud para recibir carga refrigerada. Los buques que transporten mercancías peligrosas deberán tener un certificado de aptitud para recibir mercancías peligrosas que exijan que los buques cumplan condiciones especiales.

En los certificados mencionados en el párrafo anterior deberá constar que los buques cumplen las condiciones prescritas para el transporte de carga a granel, carga peligrosa o carga refrigerada a fin de proteger a los buques, a las personas que estén a bordo del buque, a su carga y al medio ambiente.

Artículo 134

El transporte de mercancías peligrosas se regirá por las disposiciones de la Ley sobre el transporte de mercancías peligrosas y los reglamentos internacionales adoptados por la República de Eslovenia.

Artículo 135

Un buque con tripulación, matriculado en el registro esloveno de embarcaciones mercantes, deberá tener los certificados siguientes:

1. Un certificado de cumplimiento de las normas y medidas prescritas en materia de seguridad en el trabajo a bordo de un buque;
2. Un certificado de que se ha examinado el nivel de riesgos químicos y biológicos y el microclima en los lugares de trabajo y los locales de trabajo a bordo del buque;
3. Un certificado de que se ha determinado que la grúa o el equipo elevador utilizados para trabajar en el buque funcionan sin fallas, si la capacidad del equipo es mayor de 1.000 kg;
4. Un certificado de que se han examinado los ascensores para pasajeros.

Un buque sin tripulación también deberá tener los documentos mencionados en los numerales 1 y 2 del párrafo anterior.

En los documentos mencionados en los numerales 1, 2 y 3 del párrafo primero del presente artículo se hará constar que se han puesto en práctica las medidas prescritas y que se han cumplido las normas sobre la seguridad en el trabajo a bordo de un buque de conformidad con el Reglamento sobre la seguridad en el trabajo a bordo de un buque y con las normas técnicas.

La validez de los documentos mencionados en los numerales 2 y 3 del párrafo primero del presente artículo se determinará por el Reglamento sobre la seguridad en el trabajo a bordo de un buque y las normas técnicas, mientras que los documentos mencionados en el numeral 1 del párrafo primero del presente artículo serán válidos durante 2 años, a condición de que se lleve a cabo una inspección de supervisión del buque un año después de su expedición.

Artículo 136

Un buque con un motor de propulsión con 110 kw o más de potencia en el árbol de transmisión deberá, cualquiera sea su tonelaje, llevar un cuaderno de bitácora y un diario de sala de máquinas.

Los buques que se dediquen a la navegación oceánica o la navegación costera de larga distancia y otros buques con tonelaje bruto de 400 toneladas o más deberán llevar un diario médico.

Artículo 137

Los buques deberán tener equipo de radio y deberán llevar un diario de radio.

Artículo 138

Los buques deberán tener los siguientes documentos y libros relacionados con la protección del medio ambiente:

1. Los buques tanque de 150 toneladas o más (brutas) y los buques que no sean buques tanque de 400 toneladas o más (brutas) a que se aplique el Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques deberán tener un certificado internacional de prevención de la contaminación por petróleo si realizan viajes marítimos internacionales;
2. Las siguientes embarcaciones deberán tener un certificado de prevención de la contaminación por petróleo y el respectivo suplemento:

—Los buques tanque de 150 toneladas o más (brutas) y los buques que no sean buques tanque de 400 toneladas o más (brutas) que usen petróleo como combustible pero no realicen viajes marítimos internacionales;

—Los buques tanque de hasta 150 toneladas (brutas);

—Los buques de 400 toneladas o más (brutas) que no sean buques tanque y que usen petróleo como combustible;

—Los buques con un motor de 220 kw. o más de potencia en el árbol de transmisión, cualquiera sea su tonelaje, si usan petróleo como combustible.

3. Todo buque tanque o buque de 50 toneladas o más (brutas), o buque con un motor de 220 kw. o más de potencia en el árbol de transmisión, cualquiera sea su tonelaje, deberá tener un libro registro de petróleo (Parte I: Operaciones del espacio de máquinas), si usa petróleo como combustible;

4. Todo buque tanque deberá tener un libro registro de petróleo (Parte II: Operaciones con carga/en lastre);

5. Un certificado de prevención de la contaminación marina por basura;

6. Un certificado de prevención de la contaminación por aguas sucias;

7. Un libro registro de basura;

8. Un documento sobre la cantidad mínima de tripulantes que deba tener por razones de seguridad.

Los documentos mencionados en los numerales 1 y 2 del párrafo anterior que hayan sido expedidos por una sociedad de clasificación serán válidos por un plazo máximo de 5 años, a condición de que, durante el período de validez del certificado, se lleven a cabo inspecciones de supervisión de alcance adecuado con la periodicidad prescrita.

Artículo 139

Los certificados mencionados en los artículos 121, 122, 123, 124, 125 y 126 de la presente Ley, el registro de equipo elevador junto con los certificados mencionados en el artículo 127 y los certificados mencionados en el artículo 133 y los libros mencionados en el párrafo tercero del artículo 132 serán expedidos por una sociedad de clasificación.

Las inspecciones provisionales y de supervisión mencionadas en los artículos 130, 132, 135 y 138 de la presente Ley serán llevadas a cabo por el inspector de la sociedad de clasificación.

SECCIÓN VII — LANCHAS

1. *Disposiciones generales*

Artículo 140

Las disposiciones de la presente Ley que se aplican a los buques sólo se aplicarán a las lanchas cuando así se disponga expresamente en la presente Ley.

Las disposiciones de la presente sección se aplicarán sólo a las lanchas que deban matricularse en el registro, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 217 de la presente Ley.

2. *Navegabilidad de una lancha*

Artículo 141

La navegabilidad de las lanchas de hasta 12 metros de eslora será determinada mediante una inspección básica, ordinaria o extraordinaria llevada a cabo por la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia o por una sociedad de clasificación que sea miembro pleno de la Asociación

Internacional de Sociedades de Clasificación. A fin de determinar la navegabilidad de las lanchas de más de 12 metros de eslora, se llevará a cabo una inspección por parte de una sociedad de clasificación que sea miembro pleno de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación o por otra sociedad autorizada por el ministro en la forma definida en el segundo párrafo del artículo 93 de la presente Ley. La Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia expedirá una licencia de navegación para una lancha sobre la base del registro de una inspección con resultado favorable.

No se permitirá que una lancha navegue en el mar territorial y las aguas interiores de la República de Eslovenia si no tiene licencia de navegación.

Durante la navegación, se deberán mantener a bordo de la lancha un documento de registro válido y la licencia de navegación.

Artículo 142

Una lancha podrá navegar si:

- Se ha determinado que es apta para navegar desde los puntos de vista de su construcción y sus características de navegación y su equipo;
- Se le ha expedido una licencia de navegación;
- La opera una persona capacitada.

Artículo 143

La persona encargada de la lancha deberá, durante la navegación, desempeñarse de conformidad con los reglamentos y las normas técnicas sobre la seguridad de la navegación, la protección de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente.

Artículo 144

Podrán operar lanchas las personas cuya capacidad para hacerlo se haya determinado en la forma prescrita y a quienes se les haya expedido el correspondiente certificado, que dichas personas deberán llevar consigo en todo momento mientras estén operando la lancha. El procedimiento para determinar la capacidad para manejar una lancha y expedir el correspondiente documento será administrado por la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia.

3. Documentos relacionados con la navegabilidad de las lanchas

Artículo 145

Los documentos relacionados con la navegabilidad de una lancha expedidos por países extranjeros serán reconocidos en Eslovenia sobre la base de la reciprocidad.

Si una lancha no tiene documentos que certifiquen su navegabilidad, el inspector marítimo le prohibirá navegar hasta que se haya determinado la navegabilidad mediante inspección.

Las disposiciones del párrafo anterior se aplicarán también a las lanchas cuya condición evidentemente no coincida con lo que indican los documentos de navegabilidad válidos.

Una vez que la lancha haya sido inspeccionada de conformidad con el segundo párrafo del presente artículo, se le expedirá un documento relativo a su navegabilidad.

SECCIÓN VIII — OBJETOS FLOTANTES

Artículo 146

Las disposiciones de la presente Ley se aplicarán a los objetos flotantes que deban inscribirse en el registro, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 218 de la presente Ley.

Artículo 147

La navegabilidad de un objeto flotante será determinada mediante una inspección básica, ordinaria o extraordinaria.

Los objetos flotantes serán inspeccionados por una sociedad de clasificación que sea miembro pleno de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación.

La inspección básica será llevada a cabo antes de la expedición del permiso de amarre permanente y comprenderá un examen de todos los elementos relacionados con la seguridad del objeto flotante.

Las inspecciones ordinarias se llevarán a cabo cada cuatro años y las inspecciones extraordinarias se llevarán a cabo después de cada caso en que se produzcan daños a un objeto flotante.

Artículo 148

Si durante la inspección se determina que el objeto flotante cumple las condiciones relativas a la seguridad de uso, la sociedad de clasificación expedirá un certificado de seguridad del objeto flotante.

El certificado será válido durante el período consignado en el certificado, que no podrá exceder de cuatro años a partir del día en que se expida el certificado.

Artículo 149

El propietario o la persona que tenga en su posesión un objeto flotante deberá tener un permiso de amarre permanente o anclaje o para colocar el objeto flotante en el lecho del mar.

El permiso será expedido por la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia, con el previo consentimiento del Ministerio de Medio Ambiente.

El permiso será revocado si, en el curso de una inspección ordinaria o extraordinaria, la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia determina que el objeto flotante no cumple las condiciones de seguridad.

SECCIÓN IX — LA TRIPULACIÓN DEL BUQUE

1. *Disposiciones comunes*

Artículo 150

La tripulación del buque comprenderá las personas (la gente de mar) que estén inscritas en la lista de tripulantes para trabajar en el buque.

Artículo 151

El buque deberá tener la cantidad adecuada de tripulantes con la debida calificación profesional para realizar las labores necesarias a fin de llevar a cabo la navegación.

Artículo 152

Podrán ser tripulantes de un buque esloveno las personas que hayan obtenido el título correspondiente y tengan un certificado que los habilite para realizar las labores correspondientes a dichos puestos en un buque, o que se estén capacitando para desempeñarlos.

Sólo podrán considerarse aptas para el trabajo en un buque las personas que tengan plena capacidad física y mental para trabajar en un buque y que no sean adictas al alcohol, las drogas o las sustancias psicotrópicas, lo cual se determinará mediante un examen médico y se verificará mediante controles periódicos.

El ministro encargado de la salud, en acuerdo con el ministro, prescribirá las condiciones médicas generales y especiales que deben tener los tripulantes para trabajar en un buque, en particular, la forma, el procedimiento y las condiciones para realizar los exámenes médicos preliminares y periódicos y la vacunación obligatoria contra las enfermedades transmisibles.

Artículo 153

Sólo las personas que tengan libreta de inscripción marítima o permiso de embarque y un contrato escrito de empleo podrán embarcarse en un buque como tripulantes.

La libreta de inscripción marítima será el documento de identidad personal de los tripulantes que probará sus calificaciones profesionales, su estado de salud, su puesto en el buque y la duración de su empleo en el buque.

La libreta de inscripción marítima, que contendrá un visado para viajes al extranjero expedido por la autoridad responsable de viajes al extranjero, también podrá ser utilizada por los tripulantes como:

— Documento de viaje (pasaporte) que autoriza al marino a ser tripulante de un buque que navegue al extranjero;

— Documento para viajes al extranjero a fin de embarcarse en un buque o regresar a la República de Eslovenia después de desembarcar de un buque en el extranjero.

Artículo 154

El contrato de empleo será firmado por el armador o por una persona autorizada para actuar en nombre suyo, así como por el tripulante que cumpla las condiciones para ser tripulante estipuladas en la presente Ley.

Artículo 155

Si un tripulante abandona un buque durante un contrato de empleo o al término del empleo en un puerto distinto del puerto de embarque, el armador o una persona autorizada por él deberá organizar el regreso del tripulante al puerto en el cual haya embarcado, a la ciudad en que tenga su residencia permanente, a la ciudad de la sede del armador, o al lugar especificado en el contrato (en adelante: viaje de regreso).

Si el armador o una persona autorizada por él no organiza el viaje de regreso de un tripulante mencionado en el párrafo anterior, el viaje de regreso desde el extranjero será organizado por la oficina diplomática o consular de la República de Eslovenia a expensas del armador.

Artículo 156

El costo del viaje de regreso de los tripulantes será sufragado por el armador.

El armador estará facultado para solicitar el reembolso del costo del viaje de regreso de un tripulante que haya abandonado el buque sin permiso o por propia culpa.

El costo del viaje de regreso de los tripulantes comprenderá el costo del alojamiento, la alimentación y el transporte.

Artículo 157

Los tripulantes deberán llevar a cabo su trabajo a bordo del buque de conformidad con los deberes prescritos por la ley y las normas de la navegación.

Deberán llevar a cabo su trabajo de manera tal que no se ponga en peligro la seguridad del transporte, no se causen daños al buques ni a su carga, no se ponga en peligro la seguridad de los pasajeros o de otras personas que se encuentren en el buque ni se contamine el medio ambiente.

Un tripulante que esté bajo los efectos del alcohol o de otras sustancias psicotrópicas, o en un estado mental o físico que lo incapacite para realizar tareas relacionadas con la seguridad de la navegación, no podrá guiar la embarcación ni realizar otras tareas relacionadas con la seguridad de la navegación. Los tripulantes no podrán consumir alcohol durante por lo menos las cuatro horas anteriores a la iniciación de su turno de guardia en el buque.

Se considerará que un tripulante está bajo los efectos de alcohol si se encuentra más de un 0,5% alcohol en su sangre.

Artículo 158

Los tripulantes deberán informar inmediatamente al oficial de guardia o al capitán:

1. De todo acontecimiento excepcional que pueda poner en peligro la seguridad del buque, de los pasajeros, de otras personas o de la carga del buque, o que pueda contaminar el medio ambiente desde el buque con sustancias peligrosas y nocivas;

2. Si, durante la navegación en vías marítimas, advierte que un faro o una señal luminosa no está funcionando, o si las balizas y boyas de señales no están en posición correcta.

En caso de peligro, naufragio u otros accidentes, los tripulantes deberán esforzarse por salvar los buques, los pasajeros, otras personas y la carga del buque, así como por proteger el medio ambiente hasta que el capitán imparta la orden de abandonar el buque.

Artículo 159

Después de un naufragio u otro accidente de navegación, el armador indemnizará a los tripulantes por las pérdidas o daños causados a sus efectos personales que estuviesen en el buque.

Los tripulantes empleados tendrán derecho a los salarios estipulados en el contrato de empleo durante un plazo mínimo de dos meses a partir del accidente.

Las disposiciones de los artículos 155 y 156 se aplicarán al viaje de regreso de los tripulantes de un buque que haya naufragado.

Artículo 160

El armador deberá indemnizar en los casos de lesiones o muerte de tripulantes, a menos que pueda probar que el daño no ha sido causado por responsabilidad suya.

El tribunal competente respecto de controversias marítimas (relativas a la navegación) será competente para conocer de las controversias que surjan en relación con el presente artículo.

2. El capitán

Artículo 161

El capitán de un buque será responsable de la seguridad y del orden en el buque, representará al armador y desempeñará funciones de autoridad pública en el buque dentro de los límites determinados por la presente Ley y por otras leyes.

El capitán será designado y relevado de sus funciones por el armador.

Si el capitán fallece, es detenido o está ausente, será reemplazado con todos los derechos y deberes por el oficial de puente que le siga en orden de antigüedad.

Artículo 162

El capitán estará encargado de asegurar el abastecimiento, la administración y el mantenimiento del buque, de garantizar la seguridad del equipo del buque, la correcta realización de la estiba, el apilamiento, el trasbordo y la desestiba de la carga y la correcta realización del embarque, la atención y el desembarque de pasajeros y de cumplir todas las funciones relacionadas con el proceso de trabajo.

El capitán deberá organizar, dentro de los plazos fijados, ejercicios prácticos con botes de rescate, con otros tipos de equipo de rescate y con el equipo de detección, prevención y extinción de incendios.

El capitán deberá estar a bordo del buque durante la navegación.

Antes de la partida del buque, el capitán deberá verificar que el buque esté en condiciones de navegar y de realizar un viaje determinado y se cerciorará de que se encuentren a bordo todos los documentos y libros requeridos, así como todos los tripulantes; si el buque transporta pasajeros, deberá, en particular, verificar que se haya garantizado la seguridad de los pasajeros.

Artículo 163

El capitán o el oficial de puente de guardia deberá tomar todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad del buque y de la navegación.

El capitán deberá comandar personalmente el buque durante todo el tiempo necesario para su seguridad, en particular en la entrada o salida de un puerto, canal natural o artificial, estrecho, otras zonas de navegación peligrosas o un río, así como cuando haya visibilidad limitada u obstruida por niebla.

Artículo 164

Si los buques o las personas que estén a bordo del buque están en peligro, el capitán deberá tomar todas las medidas necesarias para salvaguardar a las personas, prevenir el peligro a los buques y los objetos que se encuentren a bordo del buque y proteger el medio ambiente.

En los casos mencionados en el párrafo anterior en que sea necesario sacrificar o dañar parte del buque, de la carga o de otros objetos que se encuentren a bordo del buque, el capitán sacrificará primero los objetos no esenciales para la navegación, que sean menos útiles y de menor valor, de modo de reducir al mínimo el daño causado al armador o al propietario de la carga.

Artículo 165

Si, cuando los buques están en peligro, fracasan las medidas tomadas para salvar al buque y el hundimiento del buque es inevitable, el capitán deberá, siempre que sea posible, retirar el buque de la vía marítima, rescatar a los pasajeros y otras personas embarcadas y ordenar que se abandone el buque.

En los casos descritos en el párrafo anterior, el capitán deberá salvar el cuaderno de bitácora del buque y, si las circunstancias lo permiten, los demás libros y documentos del buque, las cartas náuticas para ese viaje y el dinero existente en la caja del buque.

El capitán sólo podrá abandonar el buque después de llevar a cabo, dentro de los límites de lo posible, todas las medidas prescritas en los párrafos primero y segundo del presente artículo.

Artículo 166

Si, en el mar territorial de la República de Eslovenia, se produce en el buque un acontecimiento que ponga en peligro la seguridad del buque o de la navegación, o si algo fuera de lo común afecta al buque, a los pasajeros, a otras personas o a los objetos que se encuentren en el buque, o si se encuentra una falla en el buque o una falla relacionada con su equipo de prevención de la contaminación, o si se ha observado

contaminación con sustancias peligrosas o nocivas en la vía marítima, el capitán deberá inmediatamente, a más tardar dentro de 24 horas, registrar en el cuaderno de bitácora del buque el acontecimiento o la contaminación que se haya observado.

El capitán deberá notificar del incidente a la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia correspondiente al puerto en que el buque esté situado actualmente y deberá inmediatamente, a más tardar dentro de 24 horas de la llegada del buque a dicho puerto, presentar a la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia un informe escrito, con copia de la anotación registrada en el cuaderno de bitácora del buque.

Artículo 167

El capitán deberá enviar un mensaje de telecomunicaciones acerca de todo peligro inmediato para la seguridad de la navegación que haya encontrado su buque, en especial los cambios (tales como los que se describen en el numeral 2 del párrafo primero del artículo 158 de la presente Ley) que haya observado en las vías marítimas, la contaminación con sustancias peligrosas o nocivas, hielos peligrosos, una tormenta peligrosa o cualquier otra amenaza inmediata a la seguridad de la navegación, o en caso de que se encuentre en una tormenta tropical o con temperaturas atmosféricas inferiores a cero acompañadas por vientos duros que causen la formación de hielo en la superestructura, o con vientos duros de 10 o más en la escala de Beaufort de que el buque no hubiese recibido aviso previo.

El capitán deberá hacer en el cuaderno de bitácora del buque una anotación relativa al mensaje descrito en el párrafo anterior.

Artículo 168

El capitán registrará en el cuaderno de bitácora del buque los nacimientos y defunciones que ocurran a bordo del buque, indicando el lugar o las coordenadas geográficas del buque y el momento del nacimiento o la muerte y aceptará las disposiciones de última voluntad y testamentos, los registrará en el cuaderno de bitácora del buque e indicará el momento en que se formularon.

El capitán deberá llevar los registros de nacimientos, defunciones y disposiciones de última voluntad y testamentos en la forma prescrita y entregarlos a la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia en el primer puerto esloveno a que arribe el buque o a la misión diplomática o consular más próxima de la República de Eslovenia en el extranjero.

Artículo 169

En caso de estado de emergencia o en tiempo de guerra, el capitán deberá tomar todas las medidas de precaución necesarias para salvar a los buques, su tripulación, sus pasajeros, su carga y demás bienes, así como sus documentos y su cuaderno de bitácora.

Si se declara la guerra entre la República de Eslovenia y otro país, el capitán deberá tomar todas las medidas necesarias para defender contra el enemigo a los buques, las personas, la carga y los demás bienes, así como los documentos y registros del buque.

Si se declara la guerra entre otros países y la República de Eslovenia se mantiene neutral, y el buque se encuentra en un puerto perteneciente a un país beligerante o se dirige a tal puerto, o tiene que navegar por su mar territorial o por uno de sus ríos o lagos, el capitán deberá solicitar instrucciones al armador. Si ello no es posible, deberá solicitar instrucciones a las autoridades eslovenas competentes.

Artículo 170

En los lugares distintos de la sede del armador, el capitán podrá, en calidad de representante del armador, firmar por cuenta y orden del armador contratos de salvamento, así como los negocios jurídicos que sean necesarios para completar el viaje.

Actuando en calidad de representante del armador, el capitán estará facultado para comparecer ante las autoridades judiciales y administrativas extranjeras para proteger los derechos e intereses del armador en los negocios mencionados en el párrafo primero del presente artículo y para participar en los procedimientos correspondientes.

Si el armador limita las facultades del capitán, las limitaciones no surtirán efecto alguno contra los terceros que no tuvieran conocimiento de ellas o que, habida cuenta de las circunstancias, no pudieran haberlas conocido.

Artículo 171

El capitán tendrá el derecho y el deber de impartir órdenes a todas las personas que estén a bordo del buque a fin de garantizar la seguridad del buque y de la navegación y mantener el orden en el buque y tendrá el derecho y el deber de supervisar la ejecución de las órdenes impartidas.

El capitán podrá tener armas de fuego a fin de proteger el orden y la seguridad del buque; los tripulantes no podrán portar armas.

Artículo 172

Durante la navegación, el capitán estará facultado para limitar la circulación de toda persona que ponga en peligro la seguridad del buque, los tripulantes, los pasajeros y demás personas u objetos que se encuentren en el buque, así como para proteger al medio ambiente contra la contaminación con sustancias peligrosas o nocivas. Sólo se podrá limitar la circulación de las personas en la medida necesaria para proteger a los pasajeros y demás personas y objetos que se encuentren en el buque, o para proteger a los buques y al medio ambiente. Cuando se trate de ciudadanos extranjeros o de apátridas, las limitaciones no podrán extenderse más allá de la llegada del buque al primer puerto; cuando se trate de ciudadanos de la República de Eslovenia, las limitaciones no podrán extenderse más allá de la llegada del buque al primer puerto esloveno.

Las medidas mencionadas en el párrafo primero del presente artículo deberán registrarse, con la correspondiente explicación, en el cuaderno de bitácora del buque.

Artículo 173

El capitán estará facultado para separar de su puesto a los tripulantes que pongan en peligro la seguridad de la navegación y, en caso necesario, hacerlos desembarcar del buque y enviarlos de regreso al puerto en el cual se embarcaron en el buque.

Artículo 174

Cuando un buque se encuentre en dificultades graves, el capitán estará facultado para reducir las raciones de alimentos y bebidas de la tripulación a fin de asegurar el uso económico de las provisiones del buque.

La aplicación de las medidas mencionadas en el párrafo anterior deberán registrarse, junto con su explicación, en el cuaderno de bitácora del buque.

Artículo 175

Si, durante un viaje, alguno de los tripulantes, pasajeros u otras personas embarcadas en los buques comete un delito, el capitán deberá, según las circunstancias, tomar todas las medidas necesarias para prevenir o mitigar los efectos negativos derivados del acto delictivo y hará que los autores respondan por sus actos.

Si existe riesgo de que el autor reitere el delito o se fugue, el capitán ordenará que se limite su libertad de circulación en el buque o que se le encierre; el capitán tomará declaración al autor, a los testigos y

a la parte lesionada y consiguientemente determinará las circunstancias en que se cometió el delito y sus consecuencias; el capitán levantará actas de todas las declaraciones, conservará como prueba los objetos sobre los cuales o con los cuales se cometió el delito o que contengan señales visibles del delito cometido y tomará todas las medidas necesarias para determinar las circunstancias en que se cometió el delito.

Si el buque se encuentra en el extranjero, el capitán deberá comunicar el delito cometido a la oficina diplomática o consular de la República de Eslovenia en el país del primer puerto a que arribe. El capitán deberá tratar al autor del delito de conformidad con las instrucciones impartidas por dicha oficina.

Luego de la llegada del buque al primer puerto esloveno, el capitán deberá entregar al autor del delito a una autoridad de asuntos interiores, junto con un informe escrito sobre el delito y las actas y los objetos mencionados en el segundo párrafo del presente artículo.

La aplicación de las medidas mencionadas en los párrafos segundo y cuarto del presente artículo deberán registrarse, junto con su explicación, en el cuaderno de bitácora del buque.

Artículo 176

Si un tripulante abandona el buque en un puerto extranjero por su propia voluntad con la intención de quedarse en el extranjero, el capitán deberá notificar de tal hecho a las autoridades del puerto o a otra autoridad competente.

El capitán deberá levantar actas y determinar cuáles de las pertenencias y documentos del tripulante que haya abandonado el buque por su propia voluntad han quedado en el buque. Las actas deberán ser levantadas ante dos testigos y ser firmadas por el capitán y por los testigos.

En el cuaderno de bitácora del buque se insertará una nota relativa a la decisión del tripulante de abandonar el buque por su propia voluntad, así como a sus efectos personales y a su entrega a la autoridad competente.

Artículo 177

Se considerará que un tripulante ha abandonado el buque por su propia voluntad con intención de quedarse en el extranjero si no regresa al buque en el momento de su salida del puerto.

Si el tripulante estuvo impedido de regresar al buque en el momento de su salida del puerto, se considerará que ha abandonado el buque por su propia voluntad si no se presenta ante la autoridad mencionada en el párrafo primero del artículo anterior dentro de los tres días siguientes a la desaparición de la causa que le impidió regresar.

Artículo 178

El capitán que se entere, por cualquier medio, de que hay personas, inclusive enemigos en un conflicto armado, que se encuentran en peligro de muerte en el mar, deberá dirigirse inmediatamente y a la mayor velocidad posible a auxiliarlos y, si está en condiciones de hacerlo, enviar una notificación del hecho y emprender el rescate.

El capitán de un buque en peligro estará facultado para seleccionar uno o varios buques que considere que están en mejores condiciones para auxiliarlo, después de consultar a los capitanes de los buques que hayan respondido a su pedido de auxilio.

El capitán o los capitanes de los buques seleccionados para auxiliar al buque en peligro deberán aceptar la decisión y dirigirse inmediatamente y a la mayor velocidad posible a auxiliar a las personas en peligro de muerte.

El capitán deberá rescatar a las personas que se encuentren en peligro de muerte aun cuando dichas personas o el capitán se resistan.

Artículo 179

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el capitán no estará obligado a dirigirse a auxiliar a las personas en peligro de muerte y emprender su rescate en los siguientes casos:

1. Si dicho trabajo de rescate pudiera exponer al buque bajo su mando y a las personas que se encuentren en él a un peligro mayor;
2. Si estima con motivos justificados que, habida cuenta de circunstancias especiales, el rescate de las personas en peligro no tendría éxito;
3. Si se entera de que otro buque ha sido seleccionado para el auxilio y de que el buque seleccionado lo ha reconocido;
4. Si el capitán del buque en peligro, las personas que se encuentran en peligro de muerte o el capitán de otro buque que ha llegado hasta ellos le informan de que ya no se necesita auxilio.

El capitán deberá registrar en el cuaderno de bitácora del buque las razones por las cuales no se dirigió a auxiliar a las personas en peligro y emprender su rescate.

El propietario del buque y el armador no serán responsables de los daños y perjuicios causados por la violación de los deberes que incumben al capitán con arreglo a los artículos 178 y 179.

Las disposiciones de los artículos 178 y 179 se aplicarán también a las embarcaciones militares.

Artículo 180

El capitán de un buque esloveno que se entere de que otro buque está en peligro en el mar deberá ante todo rescatar a las personas que estén a bordo de dicho buque y, asimismo, deberá emprender el rescate del buque y los objetos que estén a bordo del buque siempre que el capitán, el propietario o el armador del buque en peligro no se resistan expresamente al rescate.

El capitán no estará obligado a rescatar un buque que esté en la situación mencionada en el párrafo anterior si no puede hacerlo sin exponer a las personas que estén a bordo de su buque o al buque mismo a un grave peligro o si estima con motivos justificados que el rescate del buque no sería prudente ni razonable en relación con el valor del buque en peligro y los efectos que se encuentran a bordo del buque y en relación con los riesgos y los costos a que se expondría su buque.

El capitán registrará en el cuaderno de bitácora del buque la razón por la cual no emprendió el rescate de un buque y de los efectos que se encontraban a bordo de dicho buque.

El propietario del buque y el armador no serán responsables de los daños y perjuicios causados por la violación de los deberes que incumben al capitán con arreglo a los artículos 178 y 179 de la presente Ley y del presente artículo.

Las disposiciones de los artículos 178 y 179 de la presente Ley se aplicarán también a las embarcaciones militares.

SECCIÓN X — INSPECCIÓN

Artículo 181

La supervisión de la aplicación de las disposiciones de la presente Ley y de las disposiciones expedidas sobre la base de otros reglamentos relativos a la seguridad de la navegación marítima se llevarán a cabo mediante la inspección realizada por los inspectores marítimos del Ministerio encargado de asuntos marítimos.

Los inspectores deberán ser personas que tengan por lo menos una formación profesional de grado. Los inspectores náuticos deberán aprobar un examen profesional que los habilite para ser capitanes de buques de por lo menos 3.000 toneladas (brutas) de arqueo, y los inspectores de máquinas deberán aprobar un examen profesional que los habilite para ser jefes de máquinas en un buque con motor de potencia igual o mayor a 3.000 kw.

Los inspectores llevarán a cabo independientemente la supervisión mediante inspección, adoptarán decisiones y órdenes con arreglo al procedimiento administrativo y ordenarán otros tipos de medidas para las que estén autorizados. El ministro reglamentará detalladamente la forma y las condiciones de trabajo de los inspectores marítimos.

Los inspectores tendrán un uniforme reglamentario y una tarjeta oficial expedida por el ministro. La forma y las condiciones para el uso del uniforme, la insignia oficial y la forma de la tarjeta oficial serán prescritos por el ministro.

La inspección de las embarcaciones militares eslovenas se llevará a cabo por la autoridad competente de inspección del ministerio encargado de la defensa.

La supervisión mediante inspección mencionada en el párrafo anterior podrá, con el previo consentimiento del ministerio encargado de la defensa, ser llevada a cabo por los inspectores marítimos del Ministerio encargado de asuntos marítimos.

Artículo 182

Con arreglo a la presente Ley, la supervisión mediante inspección de la seguridad de la navegación comprenderá la supervisión de:

1. Las embarcaciones en lo tocante a su navegabilidad, la protección de las personas que estén a bordo de ellas y la protección del medio ambiente;
2. La aplicación de las normas portuarias internacionales de conformidad con los compromisos internacionales de la República de Eslovenia, la supervisión de las condiciones de los puertos y del cumplimiento de las condiciones para la seguridad de la navegación y del amarre de las embarcaciones, el embarque y desembarque de las personas y la estiba y la desestiba de la carga;
3. El mantenimiento y el marcado de las vías marítimas en el mar territorial y las aguas interiores de la República de Eslovenia y el estado de las instalaciones para la seguridad de la navegación en ellos;
4. La operación del servicio de radio para la protección de la vida humana en el mar;
5. La construcción de instalaciones en el mar y en la costa para la seguridad de la navegación;
6. La aplicación de las normas de navegación para lanchas;
7. La prestación de los servicios de transporte público para transportar a las personas y mercancías por mar;
8. Los objetos flotantes, en lo tocante a la seguridad de uso y la navegabilidad;
9. Los servicios de practicaje;
10. Los servicios de remolque;
11. Los tripulantes de las embarcaciones;
12. La aplicación de las medidas para la seguridad laboral de los tripulantes.

Los inspectores podrán imponer multas a las personas que violen los artículos 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987 y 989 de la presente Ley.

Artículo 183

Al llevar a cabo la supervisión mediante inspección de uno de los buques a que se hace referencia en el numeral 1 del párrafo primero del artículo anterior, el inspector marítimo verificará que el buque tenga certificados válidos de conformidad con las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), el Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques, el Convenio internacional sobre las líneas de cargas y el Convenio No. 147 de la Organización Internacional del Trabajo sobre la marina mercante (normas mínimas) que regula las condiciones de empleo en los buques. Si las disposiciones de dichos convenios no se aplican al buque de que se trata, el inspector verificará que el buque tenga un certificado de navegabilidad válido y un certificado de líneas de carga ajustado a los reglamentos de su país de origen, así como un certificado de prevención de la contaminación por petróleo.

Si los buques extranjeros tienen los documentos válidos mencionados en el párrafo primero del presente artículo, la supervisión mediante inspección se limitará a las verificaciones siguientes:

1. Que la posición de las líneas de carga o el francobordo concuerde con los datos consignados en dichos documentos;

2. Que los buques hayan sido cargados de conformidad con las líneas de carga o la línea de francobordo establecidas y que la carga esté distribuida correctamente en las condiciones expresadas en dichos documentos.

Además de examinar los documentos mencionados en el párrafo primero del presente artículo, el inspector marítimo examinará también si un buque que está estibando o desestibando carga tiene un documento válido que certifique que el equipo de carga y descarga del buque está en perfectas condiciones y verificará que el estado de dicho equipo concuerde con los datos que figuran en los documentos.

Artículo 184

Si el inspector marítimo determina que un buque no tiene los documentos válidos mencionados en el párrafo primero del artículo anterior, o que la posición de la línea de carga o el francobordo no concuerda con los datos que figuran en dichos documentos, o que el buque no está cargado de conformidad con las líneas de carga o la línea de francobordo establecidas, o si la carga no está distribuida correctamente, prohibirán que el buque salga del puerto mientras no pueda continuar el viaje sin poner en peligro la vida de las personas que se encuentren a bordo.

Si el inspector marítimo determina que un buque está contaminando el medio ambiente, o si existen motivos justificados para sospechar que contaminará, prohibirá que salga del puerto mientras no se hayan subsanado las deficiencias o circunstancias comprobadas en las que se fundamentó la prohibición.

Si el inspector marítimo, durante la inspección a que se hace referencia en el párrafo tercero del artículo anterior, determina que un buque no tiene un documento válido que certifique que su equipo de carga y descarga está en perfectas condiciones, o si determina que las condiciones de dicho equipo no concuerdan con los datos que figuran en ese documento, prohibirán que el buque estibe y desestibe carga con su propio equipo.

Artículo 185

Si existen motivos justificados para sospechar que las condiciones de un buque extranjero no concuerdan con los datos consignados en los documentos mencionados en el párrafo primero del artículo 183, o que un buque extranjero ha embarcado una cantidad de pasajeros mayor que la permitida, no tiene la cantidad mínima requerida de tripulantes capacitados, o está en una condición tal o tiene una cantidad de pasajeros tal o la tripulación está en una condición tal que el buque evidentemente no podrá continuar el viaje sin poner en peligro la vida de las personas que se encuentran a bordo del buque, se

prohibirá que el buque salga del puerto mientras no esté en condiciones de continuar el viaje sin poner en peligro la vida de las personas que se encuentran a bordo.

El inspector marítimo, durante la inspección de un buque extranjero, actuará en la forma prescrita en las disposiciones del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar en lo tocante a la tripulación del buque.

Artículo 186

Durante la supervisión mediante inspección de la navegabilidad de un buque inscrito en el registro de buques de la República de Eslovenia, el inspector marítimo verificará los siguientes puntos:

1. Que el buque tenga los documentos y libros requeridos y que sean válidos;
2. Si después de que los documentos del buque fueron expedidos o confirmados con arreglo a una inspección técnica se han hecho modificaciones sustanciales al buque que lo vuelvan claramente no apto para navegar sin poner en peligro a las personas o la carga que se encuentren a bordo del buque o al medio ambiente;
3. Que el buque cumpla las condiciones mencionadas en el artículo 92 de la presente Ley;
4. Que el buque tenga las marcas prescritas de líneas de carga o francobordo en sus costados;
5. La competencia de la tripulación para manejar botes de rescate u otros tipos de equipo de rescate y aparatos de detección, prevención y extinción de incendios.

La supervisión mediante inspección comprenderá también la verificación de si el buque tiene un registro válido de equipo de manipulación de la carga y de si las condiciones del equipo de carga y descarga concuerdan con los datos que figuran en el registro del equipo de manipulación de la carga.

Artículo 187

Si el inspector marítimo determina que hay deficiencias en la navegabilidad de un buque o lancha, el capitán o la persona que esté manejando la lancha tendrá la responsabilidad de subsanarlas dentro del plazo que se determine.

Si las deficiencias comprobadas no se subsanan dentro del plazo fijado o si son de naturaleza tal que ponen en peligro a la seguridad del buque o la lancha, a las personas y la carga que se encuentren a bordo o al medio ambiente, el inspector marítimo prohibirá que el buque o la lancha continúe navegando hasta que se hayan subsanado esas deficiencias y revocará el documento de navegabilidad o la licencia de navegación.

Si el inspector marítimo determina que el buque no tiene el registro válido del equipo de manipulación de la carga a que se hace referencia en el segundo párrafo del artículo anterior, o si las condiciones de dicho equipo no concuerdan con el registro, prohibirá que el buque estibe, desestibe o transporte carga utilizando su propio equipo.

Artículo 188

Si el inspector marítimo determina que en un puerto con un cruce internacional de fronteras no se están cumpliendo las normas establecidas en los compromisos internacionales de la República de Eslovenia, ordenará que la persona que administra el puerto subsane las deficiencias dentro del plazo que determine.

Artículo 189

Si el inspector marítimo determina que las condiciones de la zona operacional, el rompeolas o la profundidad de las aguas en el puerto o en el fondeadero ponen en peligro la seguridad de las embarcaciones, ordenará al administrador del puerto que lleve a cabo los trabajos que determine dentro del plazo que fije y que tome todas las medidas necesarias para eliminar las deficiencias comprobadas.

Si los trabajos o medidas mencionados en el párrafo anterior no han concluido dentro del plazo fijado y las deficiencias mencionadas en el artículo anterior no se han subsanado dentro del plazo fijado, el inspector marítimo podrá:

1. Prohibir a todos los buques de determinadas dimensiones que atraquen en la parte de la costa en que se haya comprobado una deficiencia hasta que se les pueda asegurar un atraque seguro;
2. Prohibir el uso de la zona operacional, de otra costa o de una parte de ella, o del fondeadero, si están poniendo directamente en peligro la seguridad de las embarcaciones, las personas y los objetos durante el embarque o el desembarque;
3. Prohibir la navegación en el puerto y en el fondeadero mientras que la seguridad de las embarcaciones esté directamente puesta en peligro por falta de mantenimiento de las instalaciones del puerto y de la profundidad necesaria.

Si las condiciones de la zona operacional o el rompeolas, o la profundidad en el puerto o en el fondeadero ponen directamente en peligro a las embarcaciones, el inspector marítimo podrá decretar las medidas mencionadas en el párrafo anterior, sin ordenar que primero se subsanen las deficiencias.

Artículo 190

Si el inspector marítimo determina que una vía marítima o las instalaciones para la seguridad de la navegación existentes en ella están en una condición tal que amenazan la seguridad de la navegación, deberá:

1. Ordenar a la persona encargada del mantenimiento y el marcaje de las vías marítimas que marque temporalmente la obstrucción de la vía marítima o la elimine y que reemplace o active marcas y luces de señalización, si no existen o no funcionan;
2. Prohibir temporalmente la navegación si no se han aplicado las medidas para la seguridad de la navegación en la vía marítima.

Si el inspector marítimo determina que existen otras deficiencias en la vía marítima que puedan poner en peligro la seguridad de la navegación, presentará sus comprobaciones a ese respecto, junto con una propuesta de las medidas que deban adoptarse, a la persona encargada del mantenimiento y el marcaje de las vías marítimas a fin de que tome las medidas que correspondan.

Artículo 191

Si el inspector marítimo determina que el mantenimiento de las estaciones radioeléctricas y el servicio de radio no se ajustan al Reglamento en vigor, ordenará que se subsanen las deficiencias comprobadas dentro del plazo que determine o que se tomen las medidas que correspondan.

Artículo 192

Si el inspector marítimo, al inspeccionar la construcción de instalaciones en la costa o en el mar territorial o las aguas interiores, determina que las obras se están llevando a cabo de manera que ponga en peligro la seguridad de la navegación, ordenará la suspensión temporal de toda nueva obra.

El inspector marítimo deberá notificar a la autoridad administrativa que haya expedido el permiso de construcción de la suspensión mencionada en el párrafo anterior.

Artículo 193

Si el inspector marítimo determina que a bordo de un buque se ha embarcado una cantidad de personas o de carga mayor que la permitida, o que la carga esté distribuida de manera tal que ponga en peligro la seguridad de la embarcación y de las personas que se encuentran a bordo, prohibirá que la embarcación salga del puerto mientras no se hayan subsanado las deficiencias comprobadas.

Artículo 194

Si el inspector marítimo determina que un tripulante no tiene una autorización adecuada para trabajar o un documento válido relativo a su enrolamiento en el buque, fijará un plazo para que se subsanen esas deficiencias.

Si el tripulante no subsana las deficiencias comprobadas dentro del plazo fijado con arreglo al párrafo anterior, el inspector marítimo ordenará que el capitán haga salir del buque a dicho tripulante.

Si el inspector marítimo determina, durante la supervisión, que la persona que está operando una lancha no tiene un documento que certifique su capacitación, prohibirá que dicha persona continúe operando la lancha.

Artículo 195

Si el inspector marítimo determina que un tripulante de una embarcación está bajo los efectos del alcohol o de otras sustancias psicotrópicas o en una condición psicológica tal que pueda poner en peligro la seguridad de la navegación, excluirá a dicha persona del trabajo y prohibirá que continúe operando la lancha.

Durante la navegación y cuando un buque se encuentre fuera del mar territorial de la República de Eslovenia, el capitán estará facultado para tomar las medidas descritas en el párrafo anterior.

Artículo 196

El inspector marítimo prohibirá el uso de un objeto flotante que no se ajuste a las condiciones en materia de seguridad.

Artículo 197

Cuando esté llevando a cabo la supervisión mediante inspección, el inspector marítimo podrá tomar también medidas de conformidad con otro reglamento relativo a las cuestiones atinentes a la seguridad de la navegación.

Los inspectores marítimos estarán facultados para investigar los accidentes marítimos. Cuando esté investigando un accidente, el inspector marítimo determinará todas las circunstancias del accidente y elaborará un informe sobre el accidente marítimo. El ministro dictará normas sobre la investigación de los accidentes marítimos.

Artículo 198

Las decisiones del inspector marítimo serán apelables ante el Ministerio encargado de asuntos marítimos.

La apelación no suspenderá la ejecución de la decisión.

Artículo 199

Un buque al que el inspector marítimo haya impedido salir del puerto por el incumplimiento de las condiciones establecidas en los artículos 184, 185 y 193 de la presente Ley deberá pagar el costo, determinado por el inspector marítimo, de todos los exámenes de seguimiento necesarios para determinar si se han subsanado las deficiencias y circunstancias por las cuales se prohibió al buque que saliera del puerto.

La prohibición de salir del puerto será revocada cuando se hayan cumplido las condiciones mencionadas en el párrafo anterior y cuando el buque haya pagado totalmente los costos prescritos de todos los exámenes de seguimiento o haya presentado ante la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia una garantía de pago aceptable.

Artículo 200

Si el inspector marítimo descubre por cualquier medio que un buque que no cumple con las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas y las normas sobre la seguridad de la navegación se dirige hacia aguas eslovenas, podrá prohibir que el buque ingrese en aguas eslovenas.

Si el buque a que se hace referencia en el párrafo anterior ya ha entrado en aguas eslovenas, el inspector marítimo estará facultado para ordenar que el buque salga de aguas eslovenas.

Si el buque a que se hace referencia en el párrafo anterior no actúa de conformidad con las órdenes del inspector marítimo, éste podrá, a costo y riesgo del buque, ordenar a una organización competente que haga salir al buque de aguas eslovenas.

TERCERA PARTE. NACIONALIDAD, IDENTIFICACIÓN Y REGISTRO DEL BUQUE

SECCIÓN I — NACIONALIDAD E IDENTIFICACIÓN DEL BUQUE

Artículo 201

Los buques adquieren la nacionalidad eslovena cuando se matriculan en el registro esloveno de buques.

Artículo 202

Los buques de nacionalidad eslovena tendrán el derecho y el deber de enarbolar el pabellón esloveno.

El derecho y el deber de enarbolar el pabellón a que se hace referencia en el párrafo anterior no se aplicará a los buques sin tripulación.

Las lanchas matriculadas en el registro de lanchas de la República de Eslovenia deberán enarbolar el pabellón esloveno cuando estén fuera de los límites del mar territorial de la República de Eslovenia.

Artículo 203

El pabellón marítimo esloveno será el símbolo de la nacionalidad eslovena del buque.

El pabellón marítimo esloveno será la bandera nacional de la República de Eslovenia.

El ministro expedirá un reglamento sobre el enarbolamiento del pabellón esloveno.

Artículo 204

Todo buque que se matricule en el registro de buques deberá tener un nombre.

Dos buques distintos no podrán tener el mismo nombre.

Las decisiones relativas a los nombres, las marcas y los distintivos de llamada de los buques serán expedidos por el ministro.

Las lanchas deberán tener una marca, y también podrán tener un nombre.

Artículo 205

El nombre del buque y el puerto de matrícula deberán estar claramente marcados en el buque.

El puerto de matrícula será el puerto en el cual se lleva el registro de buques en que se matriculó el buque.

Los buques pesqueros deberán, además de las marcas a que se hace referencia en el párrafo primero del presente artículo, estar marcados con un número de registro.

Artículo 206

Los buques y lanchas equipados con equipo de radio deberán tener un distintivo de llamada, de conformidad con los reglamentos del tráfico radioeléctrico internacional.

SECCIÓN II — REGISTRO ESLOVENO DE BUQUES

1. *Disposiciones generales*

Artículo 207

Los buques, las lanchas y los objetos flotantes se matricularán en el registro esloveno de buques (en adelante: el registro de buques) con arreglo a las disposiciones de la presente Ley.

El registro de buques será administrado por la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia (en adelante: órgano competente para el registro de buques).

Las disposiciones de la presente Ley relativas a la matrícula de los buques se aplicará *mutatis mutandis* a la matrícula de los buques en construcción, de las lanchas y de los objetos flotantes.

El ministro expedirá reglamentos sobre el procedimiento de matriculación en el registro de buques.

Artículo 208

El registro de buques será un libro público que comprenderá registros separados para buques, lanchas y objetos flotantes. Cada sección comprenderá un libro principal y una colección de documentos.

Toda persona tendrá derecho a examinar los datos que figuran en el libro principal bajo la supervisión de un funcionario autorizado.

El órgano encargado del registro de buques deberá entregar un certificado del estado de las anotaciones existentes en una sección determinada a toda persona que presente una solicitud y pague los derechos establecidos.

Los certificados mencionados en el párrafo anterior serán documentos públicos.

Sólo podrán examinar la colección de documentos y solicitar copias de documentos las personas que tengan un interés legítimo.

Las personas de buena fe no se verán afectadas por las consecuencias jurídicas emanadas de datos incorrectos contenidos en el registro de buques.

2. *Registro de buques*

Artículo 209

Los buques se matricularán en las secciones siguientes:

- La sección de buques mercantes;
- La sección de buques pesqueros;
- La sección de buques públicos;
- La sección de buques en construcción;
- La sección de embarcaciones militares.

La sección de embarcaciones militares será llevada por el ministerio encargado de la defensa.

Artículo 210

Podrán matricularse en el registro de buques los buques siguientes:

1. Los buques que sean total o parcialmente de propiedad de ciudadanos de la República de Eslovenia o de personas jurídicas que tengan una oficina registrada en la República de Eslovenia;
2. Los buques cuyo armador sea una de las personas mencionadas en el numeral anterior o un armador extranjero que opere el buque por conducto de una sucursal con una oficina registrada en la República de Eslovenia, si el propietario del buque consiente en la inscripción en el registro de buques;
3. Los buques de propiedad de una persona extranjera o de un apátrida, si el ministro permite su inscripción.

Los buques nucleares no podrán matricularse en el registro de buques.

Artículo 211

Cuando se matricule en el registro uno de los buques a que se hace referencia en el párrafo tercero del artículo anterior, el propietario del buque deberá autorizar a un ciudadano esloveno con residencia permanente o a una persona jurídica con una oficina registrada en la República de Eslovenia a representarlo ante las autoridades eslovenas.

Artículo 212

Los buques que se estén construyendo en un astillero esloveno se matricularán en el registro de buques a pedido del propietario del buque.

Artículo 213

El libro principal estará integrado por legajos.

Cada legajo comprenderá las hojas A, B y C.

Cada buque será matriculado en un legajo separado.

Artículo 214

La hoja A contendrá datos sobre la identidad del buque o buque en construcción y sus características técnicas básicas.

Artículo 215

La hoja B contendrá el nombre y la dirección permanente o el título y la oficina registrada del propietario del buque y sus limitaciones en lo tocante al libre uso del buque.

La hoja B contendrá también el nombre y la dirección permanente o el título y la oficina registrada del armador en el caso de un buque matriculado de conformidad con el numeral 2 del párrafo primero del artículo 210 de la presente Ley.

En el caso de los buques en construcción, la hoja B contendrá también el nombre y la dirección permanente o el título y la oficina registrada del armador y el cliente.

Artículo 216

La hoja C contendrá anotaciones relativas a los derechos sustantivos que graven al buque o a partes de él y los derechos emergentes de ello, el fletamento a casco desnudo del buque, el fletamento por tiempo, los derechos previos a la compra y otras limitaciones al libre uso del buque que se apliquen a

cada propietario de un buque gravado, la prohibición de gravamen y embargo, así como las demás anotaciones que no se haya determinado expresamente que deben incluirse en otra hoja.

3. *Registro de lanchas*

Artículo 217

En la sección de lanchas deberán matricularse todas las lanchas, salvo las que se indican a continuación:

1. Las lanchas que pertenezcan a un buque u otra embarcación;
2. Los botes deportivos a remo, kayaks o embarcaciones análogas;
3. Las lanchas de menos de 3 metros de eslora, a menos que tengan un motor de potencia superior a 3,7 kw.

La sección de lanchas militares será administrada por el Ministerio encargado de la defensa.

4. *Registro de objetos flotantes*

Artículo 218

En la sección de objetos flotantes se inscribirán todos los objetos flotantes de más de 15 metros de eslora y más de 3 metros de manga.

CUARTA PARTE. DERECHOS SUSTANTIVOS SOBRE LOS BUQUES

SECCIÓN I — DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 219

Los buques y los buques en construcción serán bienes muebles.

Artículo 220

Podrán constituirse derechos de propiedad, hipotecas y privilegios con respecto a buques y a buques en construcción.

Artículo 221

Sobre la base de un negocio jurídico entre vivos, el derecho de propiedad de un buque se adquirirá y la hipoteca sobre un buque se constituirá mediante la inscripción en el registro de buques.

El negocio jurídico a que se hace referencia en el párrafo anterior deberá celebrarse por escrito.

Artículo 222

El párrafo primero del artículo anterior no se aplicará a la adquisición de los derechos en subasta pública.

Artículo 223

El derecho de propiedad de un buque en construcción comprenderá los objetos incorporados al buque.

A menos que se disponga lo contrario en la sección relativa a los buques en construcción, el derecho de propiedad de un buque en construcción comprenderá los elementos que estén en el astillero pero aún

no se hayan incorporado al buque si, por su construcción, están destinados a ser colocados exclusivamente en ese buque en particular o en uno de sus accesorios, o si están visiblemente marcados o apartados para ser colocados en dicho buque.

SECCIÓN II — PRIVILEGIOS

1. Hipoteca

Artículo 224

Se entenderá por hipoteca sobre un buque el derecho de un acreedor a cobrarse con el precio de venta del buque en una venta judicial.

La hipoteca podrá comprender también el derecho del acreedor, en caso de deuda pendiente, a cobrar su crédito utilizando el buque, si así se ha estipulado en el contrato.

La hipoteca se constituirá en virtud de un contrato o una decisión judicial.

Los privilegios sobre el buque (privilegios marítimos) tendrán prelación respecto de las hipotecas.

La hipoteca sobre un buque no se extinguirá en caso de cambio de propiedad del buque, salvo cuando en la presente Ley se disponga lo contrario.

Artículo 225

Mediante un contrato, se podrá constituir en beneficio de otra persona una segunda hipoteca además de la hipoteca existente sobre el buque.

En el caso descrito en el párrafo anterior, el deudor hipotecario sólo podrá saldar su deuda con el primer acreedor hipotecario si lo permite el segundo acreedor hipotecario o si deposita judicialmente la cantidad adeudada por la segunda hipoteca.

Si el deudor hipotecario no procede en la forma indicada, subsistirá la hipoteca en garantía del crédito del segundo acreedor hipotecario.

Artículo 226

La hipoteca sobre un buque comprenderá los siguientes créditos accesorios:

1. Los créditos por indemnización de daños materiales a un buque que aún no haya sido reparado;
2. Los créditos provenientes de avería gruesa, si corresponden a daños materiales al buque que aún no haya sido reparado.

Artículo 227

La hipoteca sobre un buque no comprenderá el flete, el costo del transporte, los derechos y el alquiler de remolque, o las recompensas por salvamento, a menos que se convenga lo contrario.

La hipoteca sobre un buque no comprenderá la utilización del buque, a menos que se convenga lo contrario.

Artículo 228

La hipoteca sobre un buque comprenderá también las indemnizaciones de seguros correspondientes al buque a que tenga derecho el propietario del buque, a menos que se convenga lo contrario.

La hipoteca sobre las indemnizaciones de seguros se extinguirá en caso de que hayan sido pagadas por la compañía de seguros antes de que el acreedor hipotecario informase a la compañía de seguros de la existencia de la hipoteca.

Si la compañía de seguros ha sido informada de la existencia de una hipoteca sobre las indemnizaciones de seguros, no podrá pagar a la parte asegurada sin permiso del acreedor.

Artículo 229

La hipoteca sobre el capital comprenderá el costo de inscripción de la hipoteca y el costo de los procedimientos judiciales y de ejecución de la hipoteca.

El atraso de tres años en los intereses que correspondan al acreedor con arreglo al contrato o a la ley tendrá la misma prelación que el capital.

Artículo 230

Si el buque sufre daños o se encuentra en una condición tal que la hipoteca no brinda una garantía suficiente para el pago de los créditos, el acreedor hipotecario podrá exigir que los créditos se cancelen antes de su vencimiento, a menos que el deudor ofrezca una garantía alternativa por la diferencia debida a la reducción de la seguridad.

Artículo 231

Un buque gravado por un privilegio sólo podrá ser retirado permanentemente de la navegación con el previo consentimiento del acreedor hipotecario.

Si el acreedor hipotecario no otorga el consentimiento a que se hace referencia en el párrafo anterior, el deudor hipotecario podrá solicitar judicialmente que el buque sea vendido en subasta pública.

Artículo 232

Las disposiciones de la presente Ley relacionadas con la hipoteca sobre un buque se aplicarán también a la hipoteca sobre un buque en construcción inscrita en la sección de buques en construcción.

Artículo 233

La hipoteca sobre un buque se extinguirá:

1. Si el buque es dado de baja del registro;
2. Si el buque es vendido en un procedimiento de ejecución o quiebra;
3. Si el buque es reclamado como presa marítima o botín de guerra en el mar.

En el caso descrito en el numeral 3 del párrafo anterior, si el buque es liberado, la hipoteca recuperará su validez.

Artículo 234

Los derechos y el orden de prelación de los derechos adquiridos con la inscripción de una hipoteca no se extinguirán cuando el buque sea dado de baja del registro de buques por haber sido destruido, o por presumirse que ha sido destruido, o por haber sido retirado permanentemente de la navegación (numerales 1 y 3 del párrafo primero del artículo 369 de la presente Ley).

Artículo 235

Podrá inscribirse una hipoteca sobre un mismo crédito como una hipoteca única sobre dos o más buques o buques en construcción o como dos o más hipotecas (hipoteca consolidada).

En los casos mencionados en el párrafo anterior, el acreedor estará facultado para solicitar el reembolso de la totalidad del crédito a cada uno de los buques hipotecados.

Artículo 236

La hipoteca inscrita en un registro de buques extranjero sobre un buque que adquiera nacionalidad eslovena y que esté consignada en el documento relativo a su baja de un registro de buques extranjero será inscrita en el registro esloveno de buques como nota provisional sobre una hipoteca; será reconocida con el mismo orden de prelación a partir del momento en que se determinó su grado de prelación en el registro de buques extranjero.

El acreedor hipotecario en cuyo beneficio se haya asentado dicha nota deberá justificar la nota dentro de los 60 días de recibir noticia de la inscripción.

2. Privilegio marítimo

Artículo 237

Los privilegios sobre un buque (en adelante: privilegios marítimos) se utilizarán para garantizar lo siguiente:

1. Los costos judiciales que sean necesarios en interés común de todos los acreedores en el proceso ejecutivo o cautelar encaminado a preservar o vender el buque y los gastos de protección y supervisión a partir del momento en que el buque llegue al último puerto; los derechos portuarios y los derechos por los servicios prestados por la autoridad de seguridad de la navegación; el costo del practicaje y del remolque obligatorio; las contribuciones de seguridad social; y los créditos de la autoridad competente por izar o remover un resto de naufragio según lo ordenado;

2. Los créditos del capitán y los demás tripulantes provenientes de su empleo en el buque;

3. Las recompensas por salvamento y las contribuciones del buque en caso de avería gruesa;

4. Los créditos por indemnización en razón de abordajes de buques u otros accidentes ocurridos durante la navegación, por daños a instalaciones portuarias, muelles y vías marítimas, los créditos por indemnización en razón de lesiones físicas sufridas por pasajeros y tripulantes, los créditos por indemnización por pérdida de carga o equipaje o daños a la carga o el equipaje;

5. Los créditos provenientes de contratos firmados y trabajos realizados por el capitán sobre la base de su facultad jurídica fuera de la oficina registrada del armador, en caso necesario, a fin de preservar al buque o continuar el viaje, independientemente de si el capitán es al mismo tiempo propietario del buque o armador o de si el propio capitán tiene créditos, o de si los tienen el proveedor, el servicio de reparación, el prestamista o cualquier otra parte contratante;

6. Los créditos de agencias marítimas por la representación del armador, el buque y la tripulación.

El privilegio sobre un buque comprenderá los intereses del capital.

Artículo 238

Los privilegios sobre un buque comprenderán el costo del flete o transporte y los derechos de remolque por el viaje que dio lugar al crédito garantizado por el privilegio, así como los créditos accesorios sobre el buque y el costo del flete y el transporte y los derechos de remolque generados desde la iniciación del viaje.

Artículo 239

Los créditos del capitán y demás tripulantes provenientes del empleo indicados en el numeral 2 del párrafo primero del artículo 237 serán los créditos provenientes de sus salarios por relaciones de empleo

que se rijan únicamente por la ley eslovena; en cuanto a los otros, serán los créditos provenientes del contrato de empleo.

Artículo 240

Las disposiciones relacionadas con los privilegios sobre un buque no se aplicarán a los créditos por reparación de daños nucleares.

Artículo 241

Los privilegios marítimos no se extinguirán en caso de cambios en la propiedad del buque, a menos que en la presente Ley se disponga lo contrario.

Artículo 242

Los privilegios sobre un buque comprenderán los siguientes fletes y créditos accesorios:

1. Los créditos pendientes de pago por indemnización de daños materiales a un buque que aún no haya sido reparado y por pérdida de cobro de fletes, el costo del transporte o los derechos de remolque;
2. Los créditos pendientes de pago por avería gruesa, si se aplican a daños materiales al buque que aún no haya sido reparado, o una pérdida de cobro de fletes, el costo del transporte y los derechos de remolque;
3. Los créditos provenientes de recompensas por salvamento que aún no se hayan pagado, previa deducción de las sumas correspondientes al capitán y demás tripulantes.

Artículo 243

Los privilegios sobre un buque no se aplicarán a los créditos pendientes de pago del propietario del buque con arreglo al contrato de seguro, ni a las primas, los subsidios y otras formas de asistencia del Estado.

Artículo 244

A los efectos de lo dispuesto en la presente Ley con respecto a los privilegios marítimos, por “el costo del flete o del transporte” de un buque se entenderá el costo del flete o del transporte que el fletador o el pasajero deba al armador.

Los privilegios marítimos en beneficio de las personas mencionadas en el numeral 2 del párrafo primero del artículo 237 gravarán al precio del flete o al costo del transporte y a los derechos de remolque pendientes de pago por los viajes que se hayan llevado a cabo durante la misma relación de empleo en un mismo buque.

Los privilegios marítimos correspondientes a los créditos mencionados en los numerales 3 y 5 del párrafo primero del artículo 237 y los créditos provenientes de abordajes y otros accidentes ocurridos durante la navegación y por daños causados a instalaciones portuarias, muelles y vías marítimas, mencionados en el numeral 4 del párrafo primero del artículo 237, sólo comprenderán los créditos accesorios del buque y los precios de fletes, el costo del transporte y los derechos de remolque mencionados en el artículo 242 que hayan surgido después de que se originaron dichos créditos.

Artículo 245

Los créditos garantizados mediante privilegios marítimos que correspondan a un mismo viaje del buque serán satisfechos en el orden indicado en el párrafo primero del artículo 237 de la presente Ley; y los créditos a que se hace referencia en el numeral 2 del párrafo primero del artículo 237 de la presente Ley tendrán el mismo grado de prelación que los créditos provenientes del último viaje.

Si los créditos descritos en los distintos numerales del párrafo primero del artículo 237 no pueden ser satisfechos en su totalidad, serán satisfechos en proporción a las cuantías de los créditos. En el caso de los créditos a que se hace referencia en los numerales 3 y 5 del párrafo primero del artículo 237, en cada uno de dichos numerales los créditos surgidos posteriormente tendrán un grado de prelación más elevado que los de fecha anterior.

Se considerará que los créditos relacionados con un mismo acontecimiento han surgido simultáneamente.

Artículo 246

Los créditos garantizados mediante los privilegios marítimos del último viaje del buque tendrán un grado de prelación más elevado que los créditos del viaje anterior.

Los privilegios marítimos en beneficio de las personas indicadas en el numeral 2 del párrafo primero del artículo 237 de la presente Ley y provenientes de las mismas relaciones de empleo que correspondan a varios viajes tendrán el mismo grado de prelación que los créditos del último viaje.

Artículo 247

Los privilegios marítimos sobre los precios de fletes o el costo del transporte y los derechos de remolque podrán ser presentados mientras el precio de los fletes o el costo del transporte y los derechos de remolque estén aún pendientes de pago o mientras las sumas pagadas por ellos estén aún en poder del capitán o el agente marítimo o el armador.

Los privilegios marítimos sobre créditos accesorios podrán ser presentados mientras el crédito esté aún pendiente de pago o mientras la suma que haya sido pagada por ellos esté aún en poder del capitán o el agente marítimo o el armador.

Artículo 248

Los privilegios sobre un buque se extinguirán:

1. Cuando se extinga el crédito garantizado por el privilegio marítimo;
2. Después de un año (o, en el caso de los privilegios marítimos a que se hace referencia en el numeral 5 del párrafo primero del artículo 237, después de 6 meses);
3. Cuando el buque sea vendido en un procedimiento de ejecución o quiebra;
4. Cuando el buque sea vendido en las siguientes condiciones:
 - La transferencia del derecho de propiedad se inscriba en el registro de buques;
 - La inscripción de la transferencia del derecho de propiedad de un buque en el registro de buques se publique en el *Boletín Oficial de la República de Eslovenia* y se publique en los avisos judiciales del tribunal de la zona en cuyo registro de buques esté matriculado el buque;
 - El acreedor privilegiado no inicie un procedimiento para cobrar sus créditos dentro de los dos meses siguientes a la publicación de la inscripción en el *Boletín Oficial de la República de Eslovenia* o antes del vencimiento del período mencionado en el numeral 2 de este párrafo;
5. Cuando se establezca un fondo de responsabilidad limitada para los créditos, garantizados por privilegios marítimos, a los que se aplique la responsabilidad limitada.

Los privilegios sobre un buque se extinguirán cuando el buque sea reclamado como presa marítima o como botín de guerra en el mar. Si ese buque es liberado, recuperarán su validez los privilegios marítimos que, con arreglo al numeral 2 del párrafo anterior del presente artículo, no se hubieran extinguido antes de la captura del buque.

Artículo 249

El plazo mencionado en el numeral 2 del párrafo primero del artículo anterior comenzará a correr en la forma que se indica a continuación:

—Para los privilegios marítimos sobre los créditos provenientes de salvamento: desde el día en que termine el salvamento;

—Para los privilegios marítimos provenientes de abordajes u otros accidentes ocurridos durante la navegación y para los créditos por lesiones físicas: desde el día en que se cause el daño;

—Para los privilegios marítimos por pérdida o daños de la carga o el equipaje: desde el día en que la carga o equipaje es entregado o debió haber sido entregado;

—Para los privilegios marítimos relativos a reparaciones y suministros y otros créditos a que se hace referencia en el numeral 5 del párrafo primero del artículo 237: desde el día en que surge el crédito;

—En todos los demás casos: desde el día de vencimiento del crédito.

El plazo mencionado en el numeral 2 del párrafo primero del artículo anterior se interrumpirá cuando se inicie un juicio para reclamar un crédito garantizado mediante un privilegio marítimo. En el caso de un privilegio marítimo sobre un buque, el plazo sólo se interrumpirá por la iniciación de un juicio cuando el buque se encuentre en situación de amarre o si se inscribe una nota relativa al juicio en el registro de buques en que esté matriculado el buque.

Una vez que la sentencia dictada en el juicio que fue objeto de la nota quede ejecutoriada, el privilegio marítimo se extinguirá 60 días después de que la sentencia haya quedado ejecutoriada, a menos que el acreedor pida dentro de dicho plazo que el buque sea vendido o si el tribunal detiene al buque a pedido del acreedor. Dentro de dicho plazo, el acreedor tendrá derecho a presentar ante el tribunal una solicitud de que su privilegio marítimo se inscriba en el registro de buques según el orden de prelación válido en el momento en que se inscribió la nota relativa a un juicio encaminado a hacer valer el privilegio marítimo.

Artículo 250

Las disposiciones de la presente Ley relacionadas con privilegios sobre buques se aplicarán también cuando un buque sea utilizado por una persona distinta del propietario, a menos que el buque haya sido tomado ilícitamente al propietario o que el acreedor privilegiado sea deshonesto.

Artículo 251

Un crédito garantizado mediante un privilegio sobre un buque no se extinguirá cuando se extinga el privilegio.

El privilegio sobre un buque se transferirá junto con la cesión del crédito garantizado por el privilegio.

Artículo 252

El privilegio sobre un buque no se extinguirá cuando se elimine del registro de buques la inscripción del buque.

Artículo 253

Las disposiciones de los artículos 237 a 252 de la presente Ley no se aplicarán a los buques de propiedad pública.

Artículo 254

Las disposiciones de la presente Ley relacionadas con privilegios sobre buques se aplicarán también a las lanchas y buques en construcción que naveguen sobre el agua.

SECCIÓN III — PROCEDIMIENTO DE MATRICULACIÓN DE LOS BUQUES

1. *Disposiciones comunes*

Artículo 255

La inscripción en el registro de buques contendrá el texto de la parte dispositiva de la decisión relativa al registro.

Si el estado de la inscripción en el registro de buques es tal que la decisión relativa al registro no puede ser ejecutada, la inscripción sólo podrá hacerse sobre la base de una nueva decisión que enmiende o modifique la decisión anterior.

Artículo 256

Las inscripciones en el registro llevadas a cabo sobre la base de la presente Ley se harán en la forma siguiente:

1. La inscripción inicial en la sección de buques: matriculación de un buque que no haya estado anteriormente inscrito en el registro esloveno de buques.
2. Una inscripción en la hoja A: inscripción de los datos de identificación y las características técnicas de un buque en la hoja A del legajo en el libro principal de la sección de buques;
3. Una anotación (inscripción) registral: registro o asiento de la transferencia, limitación o extinción de un derecho sin justificación específica (inscripción incondicional de los derechos o cancelación incondicional de una inscripción);
4. Una nota provisional: registro o asiento de la transferencia, limitación o extinción de un derecho a condición de que se proporcione una justificación en fecha posterior (inscripción condicional de derechos o cancelación condicional de una inscripción);
5. Una nota: asiento de relaciones personales de importancia para el uso de bienes u otros hechos a los que la ley atribuye determinados efectos jurídicos en caso de que estén inscritos;
6. Transferencia de la matrícula de un buque: baja de los detalles relativos a un buque de un registro de buques y matriculación en otro;
7. Baja de un buque: cancelación de la matrícula de un buque en el registro esloveno de buques.

Artículo 257

Podrán registrarse derechos de propiedad y otros derechos sustantivos sobre un buque sobre todo el buque, o sobre una parte alícuota del todo, pero no sobre sus distintas partes componentes.

No se podrá inscribir una hipoteca sobre una parte del todo, si el derecho de propiedad del el buque está registrado sólo a nombre de una persona, ni se podrá inscribir sobre la cuota de la parte respecto de la cual sólo se haya inscrito un copropietario en el registro de buques.

Estará permitido inscribir la transferencia de un crédito con garantía hipotecaria, así como la constitución de una segunda hipoteca, respecto de la totalidad del crédito, así como respecto de una parte del crédito determinada como una proporción o cantidad.

Artículo 258

Para ciertos elementos que sean accesorios del buque, se podrá inscribir en el registro de buques, con el permiso del propietario del buque, una nota en la que se indique que pertenecen a otra persona.

Artículo 259

La inscripción de una hipoteca sobre un buque deberá contener por lo menos los datos siguientes:

1. La cuantía del crédito garantizado por la hipoteca;
2. Los intereses que deberán pagarse además del crédito;
3. El nombre y la dirección permanente o el título y la sede del acreedor hipotecario;
4. Las disposiciones relativas al vencimiento del crédito en todo o en parte.

Artículo 260

Si se utiliza una hipoteca para garantizar los créditos que puedan surgir como consecuencia de un préstamo aprobado, un seguro tomado o el pago de daños y perjuicios, en el documento que sirvió de base para las inscripciones en el registro deberá expresarse la cuantía máxima del préstamo o la responsabilidad.

Si un crédito con garantía hipotecaria está vinculado con una cláusula de moneda extranjera o alguna otra forma de determinación de su valor por referencia a un índice, ello deberá inscribirse en el registro de buques.

Podrá inscribirse una hipoteca sobre un buque sobre la base de un acuerdo entre las partes.

Artículo 261

Sólo se hará lugar a inscripciones contra una persona cuyo derecho de propiedad, u otro derecho a que se refiere la inscripción, esté inscrito o se esté inscribiendo en el momento en que se presenta la petición al registro de buques.

Artículo 262

Si varias personas adquieren sucesivamente derecho a inscribir un derecho sobre un buque o sobre el derecho registrado sobre el buque y no lo han inscrito, el último en adquirir el derecho podrá solicitar que el derecho de que se trata se inscriba directamente a su nombre, si prueba quiénes son sus predecesores.

Si un crédito con garantía hipotecaria que esté inscrito en el registro de buques es cedido a otra persona y el crédito ha sido saldado, el deudor podrá solicitar la cancelación del registro sin una inscripción preliminar, si prueba la cesión.

Artículo 263

Si un acreedor que tiene derecho a solicitar la inscripción de una hipoteca sobre un buque o de una segunda hipoteca respecto de una hipoteca inscrita de su deudor no solicita dicha inscripción, el garante podrá solicitar que todos esos derechos se inscriban en beneficio del acreedor.

Cada copropietario de una parte podrá solicitar, a nombre propio y en nombre de los otros copropietarios, la inscripción de los derechos conjuntos que no puedan dividirse en proporción al total.

Artículo 264

Las inscripciones en el registro de buques a consecuencia de una decisión judicial en materia de herencias y legados, o una decisión judicial de que se inscriba una hipoteca sobre la base de un acuerdo

entre las partes, se harán sobre la base de una decisión judicial obligatoria adoptada por el tribunal competente en materia sucesoria u otro tribunal competente.

2. Orden de prelación

Artículo 265

El momento determinante del orden de prelación de una inscripción será el momento en que la petición de inscripción llegue al registro de buques.

Las inscripciones hechas sobre la base de peticiones que hayan llegado al mismo tiempo tendrán el mismo orden de prelación, a menos que se disponga lo contrario en alguna otra Ley.

Artículo 266

El orden de prelación de los derechos inscritos sobre un buque podrá modificarse mediante una anotación registral o una nota provisional de renuncia a la prelación de los derechos.

Tales modificaciones requerirán el consentimiento del beneficiario que renuncie a la prelación y cuyo derecho descienda en el orden de prelación, así como del beneficiario que tome su lugar. Si el derecho que desciende en el orden de prelación es una hipoteca, también se requerirá el consentimiento del propietario del buque; si el derecho que desciende en el orden de prelación está gravado con un derecho perteneciente a cualquier otra persona, también se requerirá el consentimiento de dicha persona.

Esa modificación no afectará a la extensión ni al orden de prelación de otros derechos inscritos.

Artículo 267

El derecho que ascienda de grado adquirirá, sin restricción alguna, el grado de prelación del derecho que desciende en el orden de prelación, si ese derecho se inscribe directamente un lugar por encima de él o si todos los demás beneficiarios cuyos derechos estén inscritos entre ambos también renuncian a su ventaja.

Artículo 268

Si dos derechos que no están inscritos directamente uno antes del otro permutan sus grados sin el consentimiento de los beneficiarios cuyos derechos están inscritos entre ambos, el derecho que asciende en el orden de prelación adquirirá el lugar del derecho que desciende en el orden de prelación sólo en su alcance y sustancia.

Si el derecho que desciende en el orden de prelación está sujeto a condición o a plazo, el derecho que asciende en el orden de prelación podrá saldarse en un procedimiento ejecutivo antes de la realización de la condición o el vencimiento del plazo, sólo en la cuantía a que habría tenido derecho con arreglo a su grado de prelación original.

Si, en subasta pública, el comprador toma el derecho que descendía en el orden de prelación con su anterior grado de prelación sin que ello se incluya en el precio de compra, el derecho que asciende de grado será tenido en cuenta con su grado de prelación original después de que se haya distribuido el producido de la compra.

Artículo 269

A menos que se acuerde lo contrario, el derecho que asciende en el orden de prelación tendrá prioridad con su grado de prelación original sobre el derecho que desciende en el orden de prelación.

Artículo 270

Si varios derechos ascienden al grado de prelación que anteriormente tenía otro derecho y el descenso de este derecho en el orden de prelación se inscribe al mismo tiempo, el derecho que tenía prioridad en el orden de prelación hasta ese momento seguirá teniendo prioridad con arreglo al nuevo orden de prelación, a menos que se acuerde lo contrario.

Artículo 271

Los cambios posteriores en lo tocante a la existencia y la extensión de un derecho que haya descendido en el orden de prelación por haber renunciado a su ventaja no afectarán al orden de prelación del derecho que haya ascendido en el orden de prelación, a menos que se acuerde lo contrario.

3. Solicitudes y peticiones

Artículo 272

La decisión de inscribir un buque en el registro de buques será expedida a solicitud o propuesta de una parte con derecho a ello o a pedido de una autoridad competente, a menos que se disponga lo contrario en la presente Ley.

Las solicitudes, peticiones y pedidos a que se hace referencia en el párrafo anterior se presentarán ante el órgano encargado de llevar el registro de buques.

Artículo 273

Las solicitudes y peticiones de inscripción de un buque en el registro de buques deberán estar acompañadas por la cantidad adecuada de copias, es decir, una para el registro de buques y una para cada una de las partes a las que se deba entregar una copia de la decisión.

Si la cantidad de copias adjuntas a la solicitud o propuesta es insuficiente, el órgano encargado de llevar el registro de buques pedirá al solicitante que suministre los documentos faltantes dentro de un plazo determinado. Si el solicitante no cumple, el órgano encargado del registro de buques decretará que la solicitud sea copiada a expensas del solicitante.

Artículo 274

Si la solicitud está limitada a un plazo determinado en virtud de las disposiciones de la presente Ley relacionadas con la inscripción en el registro de buques, sólo se considerará presentada en tiempo si llega al órgano encargado del registro de buques antes del vencimiento del plazo fijado.

No podrán prorrogarse los plazos mencionados en las disposiciones de la presente Ley relacionadas con la inscripción en el registro de buques, salvo el plazo para la justificación de una nota provisional (artículo 327), el plazo para presentar el original (artículo 293) y el plazo en que deba presentarse una traducción (artículo 294).

La situación no podrá revertirse a su estado anterior si no se han observado los plazos determinados por la presente Ley para la inscripción en el registro de buques.

Artículo 275

Para la inscripción inicial de un buque, para la inscripción de cambios que deban registrarse en la hoja A del legajo del libro principal y para la inscripción de cambios como consecuencia de la baja de un buque del registro de buques y para otras anotaciones, deberá presentarse una petición por escrito.

Artículo 276

En una solicitud o petición de inscripción de un buque en el registro de buques, se deberán indicar los siguientes datos: el órgano encargado del registro de buques al que se dirige la solicitud o petición; el nombre y la dirección permanente o el título y la sede del solicitante y de las personas a las que se deberá entregar una copia de la decisión sobre la inscripción, y el nombre o marcaje del buque a que se refiere la inscripción.

La solicitud o petición deberá contener todos los datos inscritos en el registro de buques.

La petición o solicitud deberá consignar claramente la información que se debe inscribir en el registro de buques. En la petición o solicitud, el solicitante podrá hacer referencia a los lugares exactos de los documentos utilizados para la justificación de la solicitud.

Artículo 277

La solicitud de inscripción deberá también contener una petición de inscripción de una nota provisional, a menos que el solicitante excluya expresamente la nota provisional.

Una sola petición será suficiente para pedir que se hagan varias inscripciones sobre la base de un mismo documento, o para la inscripción del mismo derecho en varios legajos, o para la inscripción de varios derechos en un mismo legajo.

Artículo 278

Una petición presentada por el representante legal de una persona natural para registrar la adquisición, transferencia, limitación o extinción de un derecho registrado sobre un buque deberá estar acompañada por el permiso de la autoridad competente, cuando se exija dicho permiso.

Artículo 279

Sólo se hará lugar a inscripciones en el registro de buques de conformidad con la presente Ley sobre la base de documentos extendidos en la forma prescrita para que sean válidos.

Los títulos y nombres o apellidos de las personas que participen en un negocio jurídico deberán consignarse con exactitud en el documento que sirva de base para la inscripción. El documento deberá también expresar el lugar y la fecha en que se extendió.

Los documentos que sirvan de base para inscripciones en el registro de buques no podrán tener defectos visibles que afecten su credibilidad; si tienen varias hojas, deberán estar encuadernados de manera que impida que se inserten nuevas hojas.

Artículo 280

Cuando los documentos que sirvan de base para inscripciones en las hojas B y C del legajo del libro principal del registro de buques sean documentos privados, deberá presentarse el original; cuando se trate de otros documentos, se podrán presentar copias certificadas.

Se deberá presentar una fotocopia o copia certificada de cada uno de los documentos mencionados en el párrafo anterior para la colección de documentos. El órgano encargado del registro de buques certificará que la copia o fotocopia concuerda con el original.

Si el original del documento está inserto en un archivo oficial o en el registro de buques, o si ya se ha presentado con la solicitud o la petición, en lugar del original se presentarán dos copias o fotocopias, junto con una nota.

Si no se puede presentar el original por estar en poder de otra autoridad, se expresará ese hecho en la petición o solicitud y se presentará una copia o fotocopia certificada y una copia o fotocopia no certificada.

Artículo 281

Junto con los documentos en idioma extranjero, deberá presentarse una traducción certificada al esloveno.

4. Procedimiento de inscripción

a) Disposiciones comunes

Artículo 282

Todas las anotaciones en el registro de buques se harán de conformidad con las disposiciones de la Ley de Procedimiento Administrativo General, a menos que en la presente Ley se disponga lo contrario.

Artículo 283

Las personas que soliciten una inscripción, así como las personas cuyos derechos se inscriban en el registro de buques, serán partes en un procedimiento de inscripción.

Artículo 284

Las partes y los demás participantes en el procedimiento de inscripción podrán ser oídos en una audiencia oral o podrán presentar una exposición escrita. Si debe oírse a varias personas, podrán ser oídas individualmente en ausencia de los demás.

Artículo 285

Durante el procedimiento de inscripción, se levantarán actas escritas de todas las actuaciones orales.

Con las declaraciones y la información de menor importancia, se podrá consignar en el archivo una nota oficial en lugar de una anotación completa.

Artículo 286

Cada una de las partes correrá con sus propios costos relacionados con el procedimiento de inscripción.

Artículo 287

El momento en que se entregue la solicitud o petición al órgano encargado del registro de buques se considerará el momento decisivo.

Artículo 288

La recepción de una solicitud o petición de registro se consignará en el libro de entrada junto con la fecha, la hora y el minuto de su llegada. Al mismo tiempo, se consignará en el legajo relativo al buque, si ya se hubiese abierto, que se ha presentado una solicitud o petición de inscripción, y se anotará a lápiz el número con que se registró la solicitud en el libro de entrada.

Si aún no se ha abierto un legajo, se abrirá uno inmediatamente después de la recepción de una solicitud o petición de inscripción inicial de un buque por el órgano encargado del registro de buques y se

anotarán a lápiz el número con que se inscribió en el libro de entrada, el nombre o identificación del buque, y todos los números de todas las solicitudes y peticiones posteriores que lleguen hasta el momento en que el buque haya quedado matriculado o haya adquirido carácter definitivo la decisión denegatoria de la matrícula del buque en el registro de buques.

No se abrirá un legajo para la inscripción inicial de un buque en el registro de buques si la solicitud es completamente incomprensible o falta de concreción.

Artículo 289

Cuando llegue una petición de una anotación registral, nota provisional o nota sobre un buque ya inscrito en el registro de buques, el órgano encargado del registro de buques determinará, de conformidad con las condiciones relacionadas con las anotaciones en el registro de buques en que esté matriculado el buque, si existen obstáculos para la inscripción solicitada.

Artículo 290

Si se ha presentado una petición de transferencia de un buque de una sección a otra, se insertará una nota sobre la solicitud de transferencia en la sección en que esté inscrito el buque. Una vez que se haya dictado la decisión de inscribir el buque en una nueva sección, completada con los datos de las secciones anteriores, se eliminará la inscripción del buque de la sección en que se había inscrito originalmente.

Artículo 291

El órgano encargado del registro de buques dispondrá que se hagan inscripciones sobre la base de una petición o solicitud y sus anexos:

1. Si del registro de buques no surgen obstáculos en relación con el buque o los derechos sobre el buque en conexión con la inscripción solicitada o si, con las solicitudes o peticiones de inscripción inicial de un buque en el registro esloveno de buques, se han cumplido las condiciones indicadas en el artículo 215;
2. Si no hay motivos justificados para dudar de que el solicitante tiene derecho a solicitar el registro o de que el participante a cuyos derechos se refiere la inscripción está habilitado para ejercerlos;
3. Si el contenido de los documentos presentados indica que la solicitud está justificada;
4. Si los documentos cumplen con las formas prescritas necesarias para la inscripción, o para que sea admisible una nota provisional o una nota.

Artículo 292

El órgano encargado del registro de buques adoptará por sí una decisión sobre cada solicitud o petición, por regla general sin oír a la parte y sin una providencia preliminar, a menos que expresamente se estipule lo contrario en la presente Ley.

El órgano encargado del registro de buques deberá decir expresamente en su decisión si ha aprobado o denegado la petición.

Si la petición ha sido aprobada sólo en parte, dicho órgano decretará la inscripción de la parte que fue aprobada y denegará la parte que no fue aprobada.

Si la petición ha sido denegada completamente o sólo en parte, el órgano indicará en la decisión todas las razones por las cuales la petición fue denegada.

Artículo 293

El órgano encargado del registro de buques expedirá una decisión sobre la inscripción sobre la base de los documentos correspondientes.

Si de la solicitud o petición y las copias anexas surge que la solicitud habría sido aprobada si se hubiese presentado el original o una copia debidamente certificada del documento, el órgano encargado del registro de buques dispondrá que el derecho de que se trata conserve su grado de prelación, y se insertará en el registro de buques una nota sobre la solicitud o petición con la observación “a la espera de la presentación del original”.

Al mismo tiempo, el órgano encargado del registro de buques fijará un plazo adecuado dentro del cual el peticionario deberá presentar los documentos pertinentes, a menos que la autoridad que los tenga en su posesión deba presentarlos de oficio. Si el registro de buques recibe posteriormente los documentos pertinentes o si el documento es presentado en plazo por el peticionario, se adoptará una decisión sobre el punto.

Si los documentos pertinentes no se presentan dentro del plazo fijado o de la prórroga que se haya otorgado, el órgano encargado del registro de buques denegará la petición y eliminará la nota de oficio.

Si de la petición y los documentos anexos surge que no se podrá adoptar resolución favorable aun cuando se presente el original o una copia debidamente certificada, el órgano encargado del registro de buques denegará la petición.

Las disposiciones de la presente Ley se aplicarán, *mutatis mutandis*, a las solicitudes de inscripción de un buque en construcción.

Artículo 294

Si una solicitud o petición no está acompañada por la traducción de un documento escrito en idioma extranjero y si de la solicitud no surge que deba ser denegada, el órgano encargado del registro de buques dispondrá que mantenga su grado de prelación en el orden de los derechos y se insertará en el registro de buques una nota sobre la solicitud o petición de inscripción con la observación “a la espera de la presentación de la traducción”. Al mismo tiempo, comunicará al proponente un plazo adecuado en el que deberá presentar una traducción. Si el peticionario presenta la traducción dentro del plazo fijado o de la prórroga que se le haya otorgado, el órgano decidirá sobre el punto; de lo contrario, denegará la solicitud o petición y eliminará la nota de oficio.

Artículo 295

El órgano encargado del registro de buques no podrá disponer nada más de lo solicitado por la parte ni nada distinto de ello, aún en caso de que la parte esté habilitada para solicitar algo más o algo distinto sobre la base de los documentos presentados.

Si sólo se pide una nota provisional, no se podrá disponer una anotación registral aunque se hayan cumplido las condiciones para tal inscripción.

Artículo 296

Si de los documentos surge que a la persona que obtuvo los derechos según el libro se le ha otorgado un permiso para hacer una anotación registral y al mismo tiempo se impusieron limitaciones al ejercicio del derecho adquirido o si se ha convenido en otras obligaciones respecto de las cuales deba hacerse una inscripción simultánea en el libro en beneficio de determinados beneficiarios, no podrá hacerse lugar a la inscripción solicitada a menos que al mismo tiempo se proponga una anotación registral o —según el tipo de documento— por lo menos una nota provisional sobre las limitaciones u obligaciones convenidas.

Cualquiera de las partes podrá pedir la inscripción simultánea de los derechos y obligaciones mutuos.

Artículo 297

La decisión por la que se otorgue una inscripción deberá enumerar los siguientes puntos:

1. El número del legajo en el que deba inscribirse el buque y el nombre del buque de que se trate;
2. El nombre y la dirección permanente o el título y la sede de la persona en cuyo beneficio se haga la inscripción;
3. El buque o el derecho sobre el buque que deba inscribirse en el registro de buques;
4. Los documentos en los que se funde la inscripción;
5. El tipo de inscripción que deba hacerse;
6. El contenido principal del derecho que se inscribe.

La decisión deberá contener todos los datos que deban inscribirse en la hoja A.

Si el contenido del texto que se inscribe no puede expresarse en forma resumida, se permitirá hacer referencia a secciones precisamente definidas de los documentos en que se funda la inscripción, con el mismo efecto que si se hubieran inscrito en el libro principal.

Artículo 298

Si el órgano encargado del registro de buques deniega una petición de una anotación registral o una nota provisional, una solicitud o petición de inscripción inicial de un buque en el registro de buques, una petición de nota provisional sobre el orden de prelación, o una petición de permiso de venta a fin de cobrar créditos respecto de los cuales no exista una hipoteca inscrita, se insertará una nota en la que se exprese que se han denegado las solicitudes mencionadas.

No se insertará nota alguna:

1. Si la petición y sus anexos no permiten determinar a qué buque o derecho se refiere, o si el buque o el derecho respecto del cual se hizo una inscripción no está matriculado en el registro de buques mencionado, o si, en el momento en que se formuló la solicitud o petición, no se había abierto una inserción sobre la inscripción;
2. Si no está inscrito un derecho de propiedad u otro derecho cualquiera sobre el buque en beneficio de la persona para la cual pueda hacerse una anotación registral o una nota provisional.

En la decisión se consignará la inserción de una nota.

Artículo 299

Cuando la decisión por la que se deniega una inscripción con arreglo a lo indicado en el párrafo anterior adquiere carácter definitivo por no haberse deducido apelación alguna, el órgano encargado del registro de buques expedirá de oficio una decisión de cancelación de la nota sobre la denegación de la inscripción y la notificará a las partes.

Artículo 300

La decisión de inscripción será entregada a las personas enumeradas en la decisión, en forma completa junto con la solicitud o petición y todos los documentos que se presentaron con la solicitud o petición.

Artículo 301

La inscripción será llevada a cabo de oficio.

Artículo 302

En toda inscripción, salvo respecto de las anotaciones relativas a datos técnicos en la hoja A, deberán consignarse los puntos siguientes:

1. La fecha en que se recibió la petición y su número de cargo;
2. La individualización del documento en que se funda la inscripción y la fecha y el lugar en que se redactó;
3. El número y la fecha de la decisión que permite la inscripción;
4. El tipo de inscripción y el contenido principal del derecho o los hechos que deban inscribirse;
5. El nombre y la dirección permanente o el título y la sede de la persona en cuyo beneficio se hace la inscripción.

Cuando varias peticiones relacionadas con un mismo buque se presenten al mismo tiempo, el órgano encargado del registro de buques anotará los números de las peticiones presentadas al mismo tiempo en cada una de las inscripciones hechas sobre la base de dichas peticiones.

Artículo 303

Una vez que el órgano encargado del registro de buques expida la decisión de inscripción de un buque, el buque será inscrito en las hojas A y B al mismo tiempo. A continuación se cumplirá lo dispuesto en los artículos 310 y 313 de la presente Ley.

Artículo 304

Salvo en los casos mencionados en el segundo párrafo del artículo 298 de la presente Ley, se insertará en la hoja A del legajo abierto cuando se presentó la solicitud o petición una nota sobre la decisión denegatoria de una solicitud o petición de matriculación de un buque en el registro de buques; se insertará en la hoja B una nota sobre la decisión denegatoria de una solicitud de inscripción en dicha hoja; y se insertará en la hoja C del legajo del libro principal una nota sobre la decisión denegatoria de una inscripción en dicha hoja.

Artículo 305

En cada decisión, se indicará a quien deberá ser entregada y a quién se enviará un documento separado.

Artículo 306

Las decisiones sobre las peticiones y solicitudes de inscripción en el registro de buques deberán entregarse al solicitante y a la persona sobre cuya propiedad otras personas hayan adquirido algún derecho o cuyos derechos se transfieran, limiten o cancelen, así como a las personas respecto de las cuales se haya insertado una nota en el registro de buques.

Las decisiones por las que se permita la cancelación total o parcial de una inscripción también se entregarán a todas las personas en cuyo beneficio se hayan hecho ulteriores inscripciones en el libro o notas provisionales en relación con el derecho inscrito.

Las decisiones de incorporar una inscripción o una nota provisional mediante las cuales se registre una hipoteca o la cesión de un derecho sobre los derechos registrados de otros deberá ser entregada al propietario del buque.

La decisión de hacer lugar, a solicitud de una persona autorizada, a una inscripción en beneficio de la parte que otorgó la autorización, será entregada a la parte en persona, si la autorización no se ajusta al segundo párrafo del artículo 316.

Artículo 307

La entrega mencionada en el párrafo anterior se llevará a cabo con arreglo a las disposiciones de la Ley de Procedimiento Administrativo General relacionadas con la entrega personal a las partes.

Si los originales de los documentos presentados (artículo 313 de la presente Ley) deben ser devueltos a la parte, los originales serán devueltos a la parte que los presentó, a menos que la parte solicite otra cosa.

Artículo 308

La validez de una inscripción no podrá ser impugnada fundándose en que la entrega se llevó a cabo incorrectamente o no se llevó a cabo.

La persona que invoque en beneficio suyo un derecho o la exención de una obligación sobre la base de una inscripción realizada no estará obligada a probar que se ha llevado a cabo la entrega.

Artículo 309

El órgano encargado del registro de buques que haya dado de baja del registro a un buque expedirá un certificado de cancelación a la parte que lo solicite. En el certificado, se consignarán las razones de la cancelación y la decisión sobre la base de la cual se procedió a la cancelación.

Artículo 310

En el documento original en que se fundó la inscripción, el órgano encargado del registro de buques confirmará que se ha realizado la inscripción.

En la confirmación mencionada en el párrafo anterior, deberá citarse la decisión sobre la inscripción y el legajo en que se realizó la inscripción.

Si la inscripción se realizó sobre la base de varios documentos conexos, la confirmación se insertará en el documento del cual derive directamente el derecho (artículos 262 y 263 de la presente Ley).

Artículo 311

Nada de lo contenido en el registro de buques podrá ser borrado o vuelto ilegible en cualquier otra manera, ni podrán introducirse adiciones ni modificaciones.

Todas las inscripciones en el registro de buques deberán hacerse por medios y en forma tales que se asegure que la escritura será permanente.

Los errores de escrituración deberán ser testados de manera que aún puedan leerse.

Los errores que se adviertan después de la inscripción sólo podrán ser corregidos de conformidad con una decisión.

El órgano encargado del registro de buques deberá oír a un participante si el error puede tener consecuencias jurídicas. En la hoja en la cual se haya cometido el error se insertará una nota relativa a la incoación de este procedimiento. El efecto de dicha nota será que ninguna de las anotaciones posteriores podrá impedir la corrección del error. Una vez que adquiera carácter definitivo la decisión sobre la corrección del error, la nota será eliminada de oficio.

Las correcciones de las inscripciones incorrectas deberán llevar la fecha, la firma y el sello del órgano encargado del registro de buques.

Artículo 312

La decisión de dar de baja del registro a un buque y la nota en que se consigne la denegación de la solicitud de dar de baja del registro a un buque se insertarán en la hoja A.

Después de que adquiriera carácter definitivo la decisión de dar de baja del registro a un buque, el órgano encargado del registro de buques testará cada una de las páginas del legajo del libro principal con dos rayas rojas cruzadas y una raya horizontal en cada una de las páginas debajo de cada anotación, sin testar las distintas anotaciones.

El órgano encargado del registro de buques procederá de conformidad con el párrafo anterior incluso después de que adquiriera carácter definitivo la decisión de denegar una solicitud o petición de matriculación de un buque en el registro esloveno de buques.

Artículo 313

Después de la inscripción, el órgano encargado del registro de buques devolverá a la parte los documentos originales o copias certificadas de ellos, si la solicitud o petición estuvo acompañada de copias no certificadas de los documentos. De no ser así, los documentos originales o sus copias certificadas permanecerán en la colección de documentos y el órgano encargado del registro de buques informará a la parte que podrá retirarlas dentro de un plazo determinado si trae copias certificadas de ellos. El órgano encargado del registro de buques podrá hacer por sí copias y cobrar los derechos prescritos.

El párrafo anterior se aplicará a las acciones relacionadas con las copias necesarias para la colección de documentos.

b) Disposiciones especiales

Matriculación en el registro esloveno de buques

Artículo 314

El registro de buques hará lugar a la matriculación en el registro de buques si se presentan junto con la solicitud los documentos siguientes:

1. Un documento que pruebe el derecho de propiedad del buque;
2. Un extracto del acta judicial u otro documento que pruebe que el propietario es un ciudadano esloveno o una persona jurídica eslovena o que se han cumplido las condiciones para inscribir el buque en el registro de buques;
3. La decisión relativa al nombre del buque o al marcaje del buque y al puerto de matrícula;
4. El certificado de arqueo;
5. El certificado de navegabilidad del buque expedido a los efectos de la matriculación por la sociedad de clasificación;
6. El documento que determine el distintivo de llamada del buque, con arreglo al código internacional de señales, si el buque está obligado a tener un distintivo de llamada;
7. Los documentos relativos a los demás datos que deban inscribirse en la hoja A del legajo del libro principal;
8. Un certificado expedido por la autoridad encargada de llevar un registro de buques extranjero de que el buque ha sido dado de baja del registro de buques, si el buque se está transfiriendo del registro de buques extranjero al registro esloveno de buques.

En los casos en que la autoridad encargada de llevar el registro de buques extranjero en que esté inscrito, de conformidad con las normas del país extranjero, el buque para el cual se haya formulado una solicitud escrita de matriculación en el registro esloveno de buques, sólo expida un certificado de baja del registro de buques después de que se haya suministrado la justificación de la baja, el órgano encargado del registro de buques dispondrá, sin el certificado a que se refiere el numeral 8 del párrafo anterior, que

la inscripción inicial de que se trata conserve su grado de prelación mediante una nota en el registro de buques y una observación de que se está “a la espera de la presentación del certificado de baja del registro de buques”.

Al mismo tiempo, el órgano encargado del registro de buques fijará un plazo adecuado dentro del cual la parte deberá presentar el original del certificado de baja del registro de buques. Si no se presenta el original del certificado dentro del plazo fijado o de la prórroga que se haya otorgado, el registro de buques denegará la solicitud y dispondrá de oficio que se elimine la nota.

Si el propietario del buque es un ciudadano extranjero o una persona jurídica extranjera, deberá presentar, junto con la solicitud, documentos que prueben su derecho a inscribir el buque en el registro esloveno de buques, así como los datos contenidos en los documentos mencionados en el párrafo primero del presente artículo.

Artículo 315

El registro de buques hará lugar a la inscripción inicial de un buque en construcción si junto con la solicitud de inscripción se presentan los documentos siguientes:

1. Un documento que pruebe el derecho de propiedad del buque;
2. Un certificado expedido por el astillero relativo a los datos técnicos que se consignan en la hoja A de la sección de buques en construcción y al lugar y el comienzo de la construcción;
3. Una declaración del propietario del buque en construcción que contenga el nombre del buque en construcción; si no tiene nombre, una declaración del astillero sobre el marcaje del buque en construcción.

Anotación (inscripción) registral

Artículo 316

A menos que en la presente Ley o en otra ley se disponga lo contrario, sólo se podrá permitir una anotación o inscripción registral (numeral 3 del artículo 256 de la presente Ley) sobre la base de documentos públicos o de documentos privados que tengan las firmas de las personas cuyo derecho deba ser restringido, gravado, revocado o transferido a otra persona certificadas por una autoridad competente para certificar firmas.

Sobre la base de los documentos privados extendidos por un apoderado, sólo se podrá permitir una inscripción respecto del poderdante si el poder otorgado se refiere a un negocio concreto o a un tipo concreto de negocios y si no ha pasado más de un año entre el día en que se otorgó el poder y el día en que se solicita la inscripción.

Las firmas de un documento privado no tendrán que ser certificadas si los documentos han sido aprobados por la autoridad responsable de la protección de los derechos e intereses de las personas cuyos derechos han de ser restringidos, gravados, revocados o transferidos a otra persona.

Artículo 317

Un documento privado que sirva de base para permitir una inscripción deberá, además de los datos a que se hace referencia en el artículo 279 de la presente Ley, contener los siguientes datos:

1. Una exacta individualización del buque o del derecho que se inscribirá;
2. Una declaración expresa con arreglo a la cual la persona cuyo derecho ha de ser restringido, gravado, revocado o transferido a cualquier otra persona permite la inscripción.

El punto 2 del párrafo anterior no se aplicará a los documentos relativos a la adquisición del derecho de propiedad de un buque extranjero, si se trata de una solicitud de matriculación del buque en el registro esloveno de buques.

Artículo 318

Los documentos públicos que pueden servir de base para permitir una inscripción serán los siguientes:

1. Los documentos relativos a negocios jurídicos extendidos por un tribunal o un notario dentro de los límites de su competencia, si contienen los datos prescritos en el artículo 279 de la presente Ley;
2. Los documentos extendidos en la forma prescrita por un tribunal, un notario o una autoridad administrativa dentro de los límites de su competencia, a los que la ley haya otorgado la calidad de título ejecutivo o que puedan servir de base para la inscripción en un libro público sujeto a normas especiales.

Se podrán hacer anotaciones sobre la base de una decisión de un tribunal extranjero, a condición de que dicha decisión haya sido reconocida con arreglo al procedimiento prescrito.

Nota provisional

Artículo 319

Si un documento presentado cumple las condiciones generales para la inscripción pero no todas las condiciones especiales para la inscripción prescritas en los artículos 316 a 318 de la presente Ley, el órgano encargado del registro de buques dispondrá que se inserte una nota provisional (numeral 4 del artículo 256 de la presente Ley).

Artículo 320

Sólo se insertará una nota provisional sobre una hipoteca si se ha demostrado la plausibilidad del crédito y del fundamento jurídico de la hipoteca.

Artículo 321

Cuando se matricule en el registro esloveno de buques un buque anteriormente matriculado en un registro de buques extranjero y del documento relativo a la cancelación de la inscripción del buque del registro de buques extranjero surge que el buque está hipotecado, se insertará de oficio una nota provisional sobre la hipoteca y tendrá el mismo grado de prelación correspondiente al momento que determinó su grado de prelación en el registro de buques extranjero, si al tiempo de la inscripción no se han cumplido las condiciones establecidas en la presente Ley para proceder a la inscripción de una hipoteca.

Artículo 322

Sólo se hará lugar a la inserción de una nota provisional sobre derechos emergentes de un fletamento a casco desnudo o un fletamento por tiempo y sobre derechos preferenciales si se ha probado la plausibilidad de la existencia del derecho y el permiso para inscribir.

Artículo 323

También se dispondrá la inserción de una nota provisional sobre la base de los documentos siguientes:

1. Decisiones judiciales no ejecutoriadas por las que se otorgue o se deniegue una solicitud de establecimiento, adquisición, restricción o expiración de un derecho registrado;

2. Decisiones judiciales que permitan notas provisionales en un procedimiento cautelar de conformidad con las normas sobre procedimientos ejecutivos;

3. Solicitudes formuladas por tribunales, órganos administrativos o personas que desempeñen funciones públicas que se les hayan asignado por ley, cuando la ley los autoriza a disponer de oficio que determinados créditos se garanticen mediante una hipoteca.

Artículo 324

Si se ha depositado judicialmente una suma adeudada con garantía hipotecaria, pero existen motivos justificados para que no pueda ser pagada al acreedor con arreglo a las normas del derecho de las obligaciones, se podrá insertar una nota provisional sobre la base de un certificado judicial de que se ha depositado la suma pendiente de pago. Se podrán insertar las notas siguientes:

1. Una nota provisional por la que se cancele una hipoteca —si la suma pendiente de pago depositada judicialmente fue depositada por el deudor o por la persona responsable de la deuda;

2. Una nota provisional por la que se transfiera un crédito garantizado mediante una hipoteca —si la suma pendiente de pago fue depositada judicialmente por otra persona a quien el acreedor deba transferir el crédito con arreglo a las normas del derecho de las obligaciones.

Artículo 325

Los derechos inscritos serán adquiridos, transferidos, restringidos o revocados mediante una nota provisional, a condición de que la nota provisional sea objeto de justificación en fecha posterior, en la medida en que estén justificados.

Artículo 326

Se podrá justificar una nota provisional en la forma siguiente:

1. Con un documento que pueda utilizarse para permitir una anotación (inscripción) registral y que emane de la persona respecto de la cual se insertó la nota provisional;

2. Con un certificado de que una decisión judicial de las que se describen en el numeral 1 del artículo 323 de la presente Ley ha adquirido el carácter de definitiva y ejecutable;

3. Con una decisión definitiva expedida por una autoridad competente sobre la existencia del crédito a que se hace referencia en el numeral 3 del artículo 323 de la presente Ley, respecto de la cual la nota provisional registra la garantía;

4. Con una decisión judicial definitiva y ejecutable expedida en un proceso civil contra la persona respecto de la cual se insertó la nota provisional.

Artículo 327

Si se justifica una nota provisional con un documento suficiente para una anotación registral (numeral 1 del artículo anterior), la justificación deberá hacerse dentro de los 30 días de la entrega de la decisión sobre la nota provisional.

Si se justifica una nota provisional con una decisión judicial definitiva y ejecutable (numeral 4 del artículo anterior), deberá iniciarse un proceso civil dentro de los 15 días de la entrega de la decisión sobre la nota provisional.

En la decisión sobre la nota provisional deberá indicarse el plazo dentro del cual deberá justificarse una nota provisional o iniciarse un proceso civil.

El plazo dentro del cual deberá justificarse una nota provisional o iniciarse un proceso civil podrá ser prorrogado por el órgano encargado del registro de buques a petición de parte, si existen motivos justificados para dicha prórroga.

Artículo 328

Si se justifica una nota provisional con los documentos citados en los numerales 1, 2 y 3 del artículo 326 de la presente Ley, se presentará una petición de justificación de la nota provisional al órgano encargado del registro de buques.

Si se justifica una nota provisional con una decisión judicial dictada en un proceso civil (numeral 4 del artículo 326 de la presente Ley), la persona que solicitó la nota provisional deberá iniciar el proceso civil ante el tribunal competente y notificar de ello al órgano encargado del registro de buques.

Artículo 329

Si, en el momento en que se formula una petición relativa a un derecho provisional, está en curso un proceso civil relativo a la existencia del derecho respecto del cual se ha pedido una nota provisional, no será necesario iniciar otro proceso civil para la justificación de la nota provisional si, con arreglo a las disposiciones de la Ley de Procedimiento Civil, la solicitud de justificación de la nota provisional también puede hacerse valer en el proceso en curso.

Artículo 330

Si una nota provisional no ha sido justificada, la persona respecto de la cual se permitió dicha nota podrá pedir que sea eliminada.

Si sobre la base de los documentos oficiales no se puede determinar que se ha iniciado en tiempo un proceso para la justificación de una nota provisional o que el plazo fijado para la presentación de la justificación aún no ha vencido en el día en que se formuló la petición de cancelación de la inscripción, el órgano encargado del registro de buques fijará una audiencia con plazo breve, en la cual el proponente de la nota provisional deberá probar que no ha vencido el plazo para la justificación y que el proceso fue iniciado en tiempo.

Si el órgano encargado del registro de buques determina que el plazo había vencido o que el proceso no se había iniciado en tiempo, hará lugar a la cancelación de la inscripción relativa a la nota provisional.

Se considerará que un proceso para la justificación de una nota provisional ha sido iniciado en tiempo, aun cuando haya vencido el plazo fijado, si se inició antes de que se presentara la petición de eliminar la nota provisional, o al menos el mismo día en que se haya presentado la petición.

Artículo 331

Si el tribunal, en un proceso civil para la justificación de una nota provisional, hace lugar a la solicitud de justificación presentada por el actor, la justificación de la nota provisional se inscribirá en el registro de buques a petición de cualquiera de las partes, de conformidad con el contenido de una sentencia definitiva.

Si la solicitud de justificación de una nota provisional ha sido denegada mediante una decisión definitiva dictada en el proceso civil a que se hace referencia en el párrafo anterior, la nota provisional será eliminada a petición de cualquiera de las partes.

Artículo 332

Si una nota provisional ha sido cancelada en razón de que el proceso de justificación no fue iniciado en tiempo, se podrá pedir que se inserte una nueva nota provisional; sin embargo, esa nota surtirá efectos jurídicos sólo a partir del momento en que se haya presentado la nueva petición.

El propietario del buque o el beneficiario de un derecho inscrito podrá solicitar en un proceso que se determine la inexistencia de derechos provisionales. La sentencia en la cual el tribunal haga lugar a la solicitud será inscrita en el registro de buques a petición de parte, lo cual impedirá que vuelva a permitirse una nota provisional.

Artículo 333

Si se cancela una nota provisional por una razón distinta de las mencionadas en el párrafo anterior, el órgano encargado del registro de buques rechazará de oficio toda nueva petición de nota provisional respecto del mismo derecho sobre la base del mismo documento. Si se renuncia a ello y se inserta una nueva nota provisional, ésta será cancelada inmediatamente después de que la parte contraria denuncie que esa nota provisional ya había sido cancelada anteriormente.

Artículo 334

Si el derecho provisional de que se trata es un derecho de propiedad, podrán hacerse nuevas anotaciones no sólo contra las personas mencionadas en inscripciones registrales, sino también contra el propietario del buque mencionado en la nota provisional; sin embargo, los efectos jurídicos de tales anotaciones dependerán de si dicha nota provisional está o no justificada.

Si se justifica una nota provisional, se eliminarán de oficio, junto con la inscripción de su justificación, todas las anotaciones hechas respecto del propietario del buque según la inscripción registral después de la presentación de la petición y sobre la base de las cuales se insertó la nota provisional sobre el derecho de propiedad.

Si se cancela una nota provisional sobre un derecho de propiedad, se cancelarán de oficio al mismo tiempo todas las anotaciones que se hubiesen llevado a cabo en relación con dicha nota provisional.

Las disposiciones del presente artículo se aplicarán también en los casos en que se haya insertado una nota provisional contra el acreedor hipotecario en relación con la transferencia del crédito a otra persona.

Artículo 335

Si existe una nota provisional sobre la cancelación de una anotación relativa a algún derecho, se podrán hacer ulteriores anotaciones (por ejemplo, sobre segundas hipotecas o sobre la transferencia de hipotecas); sin embargo, los efectos jurídicos de dichas anotaciones dependerán de si la nota provisional por la cual se ha eliminado una inscripción resulta justificada o no.

Si una nota provisional por la cual se haya cancelado una inscripción resulta justificada, se cancelarán de oficio junto con la inscripción de la justificación todas las anotaciones que se hubiesen permitido entre tanto en relación con el derecho cancelado.

Artículo 336

Si en el momento en que se solicita la cancelación aún existen inscripciones de segundas hipotecas sobre un crédito con garantía hipotecaria, la inscripción relativa al crédito sólo podrá ser cancelada si se añade una observación en el sentido de que la cancelación de la inscripción en lo tocante a las segundas hipotecas sólo surtirá efectos jurídicos después de que hayan sido canceladas.

Una vez que se haga una anotación registral sobre la cancelación de la inscripción de un crédito con garantía hipotecaria, no se podrán hacer ulteriores anotaciones relativas a dicha hipoteca; si sólo se ha insertado una nota provisional sobre la cancelación de la hipoteca, se podrán hacer ulteriores anotaciones relativas a ese derecho, pero sólo con los efectos jurídicos mencionados en el artículo 325 de la presente Ley.

Artículo 337

Las consecuencias jurídicas de una nota sobre relaciones personales, en particular en relación con las limitaciones al derecho a utilizar una propiedad, consistirán en que ninguna persona que sea beneficiaria de un derecho inscrito en el registro de buques podrá alegar que dichas relaciones le eran desconocidas (por ejemplo, la condición de menor de la persona, la extensión a la patria potestad o la tutela, la quiebra, etcétera).

Las notas sobre relaciones personales y la cancelación de tales notas serán dispuestas por el órgano encargado del registro de buques sobre la base de documentos que prueben que dichas relaciones, a petición de las partes, de sus representantes legales o de los órganos competentes.

Artículo 338

Sólo se podrá hacer una nota sobre hechos distintos de los mencionados en el artículo anterior si está permitida por la ley y si tiene el efecto previsto en la ley (por ejemplo, orden de prelación, hipoteca consolidada, cesión de un crédito con garantía hipotecaria, proceso encaminado a hacer valer privilegios marítimos, nota sobre una controversia, etcétera).

Artículo 339

Cuando se proyecte trabar embargo sobre un buque o gravarlo con una hipoteca, el propietario del buque podrá solicitar la inserción de una nota sobre el grado de prelación del embargo o la hipoteca. Los efectos jurídicos de la nota consistirán en que el grado de prelación de los derechos adquiridos mediante el embargo o el gravamen tendrán vigencia a partir del momento en que se presente la petición de inserción de la nota, si esos derechos tienen que estar inscritos para que la nota sea válida.

El acreedor hipotecario podrá solicitar, con los efectos jurídicos mencionados en el párrafo anterior, la inserción de una nota sobre el grado de prelación de la cesión o cancelación de su crédito que se proyecte realizar.

Las notas a que se hace referencia en el presente artículo sólo se podrán insertar si, de conformidad con el estado de las anotaciones existentes en el registro de buques, está permitido hacer una inscripción registral en relación con el derecho que debe ser inscrito y si la firma de quien formula la petición ha sido certificada por una autoridad habilitada para certificar firmas.

Artículo 340

La decisión del órgano encargado del registro de buques por la que se haga lugar a una petición de insertar una nota con arreglo al artículo anterior será expedida en una sola copia (copia certificada). Una vez que la nota haya sido insertada en el registro de buques, se consignará en dicha copia la confirmación de que la nota ha sido insertada.

Artículo 341

Si está permitido insertar una nota sobre el grado de prelación de la hipoteca con que se proyecta gravar a un buque, dicha nota perderá vigencia al cabo de un año; en los demás casos enumerados en el artículo 339 de la presente Ley, perderá vigencia 60 días después del otorgamiento del permiso.

El órgano encargado del registro de buques indicará la fecha en que una nota perderá vigencia en la decisión en que permita insertarla.

Artículo 342

Las peticiones de que se inscriba un derecho o una cancelación con un grado de prelación protegido por una nota (artículo 339 de la presente Ley) deberán presentarse dentro de los plazos fijados en el

artículo 327 de la presente Ley; las peticiones deberán estar acompañadas por una copia de la decisión que permite la nota.

El documento que sirva de base para la inscripción o cancelación de un derecho, vinculado a una nota sobre su grado de prelación, puede ser extendido después de que se haya presentado la petición de insertar una nota.

En la decisión que adopte el órgano encargado del registro de buques en respuesta a una petición presentada de conformidad con el párrafo primero del presente artículo, permitiendo hacer una anotación registral o insertar una nota provisional, dicho órgano indicará que la inscripción permitida tiene el grado de prelación que adquirió con la nota. Una vez hecha la inscripción, en la copia de la decisión que permite la nota sobre el grado de prelación se certificará que la inscripción se ha llevado a cabo.

También se podrá hacer una inscripción con una nota sobre el grado de prelación si el buque, o el crédito garantizado mediante una hipoteca ha sido transferido a otra persona o gravado después de que se haya presentado la petición de una nota sobre su grado de prelación.

Si el propietario del buque o un acreedor hipotecario quiebra antes de que se haya presentado la petición de inscripción, sólo se podrá hacer la inscripción si el documento relativo a un negocio jurídico ya había sido otorgado antes del día en que se declaró la quiebra y si la fecha de su otorgamiento ha sido probada mediante certificación por la autoridad autorizada para certificar firmas. Si el documento no cumple esas condiciones, la decisión de si se permite la inscripción se determinará con arreglo a las normas sobre quiebra.

Artículo 343

Si está permitido realizar una anotación registral relativa a la transferencia de un derecho de propiedad, o al embargo de un buque, o a la cesión o la cancelación de una inscripción relativa a un crédito con un grado de prelación adquirido con una nota (párrafo primero del artículo 339 de la presente Ley), el órgano encargado del registro de buques, a petición de la parte en cuyo beneficio se hizo la inscripción registral, decretará la cancelación de las anotaciones relacionadas con el buque o el crédito que se hubieran hecho después de la presentación de la petición. La petición de eliminar dichas anotaciones deberá presentarse dentro de 15 días a contar del día en que adquirió carácter definitivo la inscripción registral con una nota sobre su grado de prelación.

Artículo 344

Si una petición de inscripción no se presenta antes del vencimiento del plazo después del cual la nota pierde vigencia (artículo 341 de la presente Ley), o si la suma correspondiente al crédito respecto del cual se insertó la nota sobre el grado de prelación no se ha agotado a la fecha de vencimiento de dicho plazo, el órgano encargado del registro de buques decretará de oficio la cancelación de la nota sobre el grado de prelación.

Sólo se podrá permitir la cancelación de una inscripción relativa a una nota antes del vencimiento del plazo mencionado en el artículo 341 de la presente Ley si la petición de cancelar la inscripción está respaldada por una copia de la decisión que permite dicha cancelación. Una vez que se haya eliminado una inscripción, el órgano encargado del registro de buques certificará, en esa copia de la decisión, que la inscripción ha sido eliminada.

Artículo 345

El órgano encargado del registro de buques podrá disponer, a pedido del acreedor, que se inserte una nota relativa a la decisión de un tribunal de transferir una hipoteca y a un proceso hipotecario si la persona contra la cual se pidió la transferencia o se inició el proceso está registrada como propietaria del buque y si se prueba que se ha iniciado un proceso hipotecario.

El tribunal civil también podrá permitir que se inserte una nota sobre un proceso hipotecario.

La consecuencia de la nota a que se hace referencia en el párrafo primero del presente artículo consistirá en que la transferencia o el proceso surtirá efecto contra el posterior propietario del buque, y en particular que, de conformidad con una decisión definitiva expedida en un proceso civil acerca de un proceso en relación con el cual se haya insertado una nota o sobre la base de un acuerdo judicial ejecutorio a que se haya llegado en dicho proceso civil, corresponderá expedir directamente un mandamiento de ejecución de un buque hipotecado contra cualquier propietario ulterior del buque.

Artículo 346

Se cancelará de oficio una nota sobre un proceso encaminado a hacer valer un privilegio marítimo, si el acreedor de un crédito con garantía hipotecaria no pide la venta del buque o la inscripción de una hipoteca o si el buque no es detenido dentro de ese plazo a su pedido (párrafo segundo del artículo 249 de la presente Ley) dentro de los 60 días de la fecha en que haya quedado ejecutoriada la sentencia expedida luego de un proceso en que se dispuso la inserción de una nota.

Si de los documentos oficiales no surge que se haya formulado una solicitud de venta del buque o de inscripción de una hipoteca, o que el buque haya sido detenido dentro del plazo legal, el órgano encargado del registro de buques procederá de conformidad con los párrafos segundo y tercero del artículo 330 de la presente Ley.

Artículo 347

La persona que inicie un proceso civil encaminado a impugnar una anotación registral (registro) alegando que viola sus derechos registrados y pida la restauración de la situación anterior podrá, en el momento en que se inicia el proceso o más adelante, solicitar también que el tribunal civil o el órgano encargado del registro de buques disponga la inserción de una nota sobre dicha controversia en el registro de buques.

La consecuencia de la nota sobre una controversia a que se hace referencia en el párrafo anterior consistirá en que la sentencia que se dicte sobre dicha controversia también surtirá efectos contra quienes hayan adquirido su derechos inscritos después de la recepción de la petición de insertar una nota sobre la controversia en el registro de buques.

Artículo 348

La prescripción de las pretensiones deducidas en un proceso civil encaminado a eliminar una anotación registral contra las personas que adquirieron los derechos o fueron liberadas de un gravamen directamente por la anotación registral cuya cancelación se pide en el proceso, y en los casos en que el proceso se funde en una relación directa entre el actor y el demandado, se regirá por las normas del derecho de las obligaciones en materia de prescripción.

Artículo 349

Toda persona que desee impugnar una inscripción registral relativa a otra persona de la que haya sido notificada de conformidad con las reglamentaciones deberá, dentro del plazo en que puede presentarse una reclamación para que no se permita dicha inscripción registral, pedir al órgano encargado del registro de buques que se inserte una nota en la que se exprese que la inscripción efectuada en el libro es objeto de controversia, y no más allá de 60 días después del plazo en que puede presentarse una reclamación, y podrá también iniciar un proceso encaminado a cancelar la inscripción registral contra todos los que hayan adquirido algún derecho mediante la inscripción impugnada u obtenido otras inscripciones registrales o notas provisionales relativas a cualquier derecho inscrito.

Después del vencimiento del plazo mencionado en el párrafo anterior, una inscripción registral podrá ser impugnada en un proceso encaminado a cancelar una inscripción sólo contra quienes, antes de la nota relativa a la controversia, hayan adquirido derechos inscritos adicionales en relación con el derecho inscrito y sólo si no actuaron de buena fe en relación con la validez de la inscripción impugnada.

Artículo 350

Si el actor no ha sido notificado de la inscripción registral que se dispuso hacer y que él impugna de conformidad con las reglamentaciones, su derecho a iniciar un proceso para la cancelación de dicha inscripción contra quienes de buena fe hubiesen adquirido derechos inscritos adicionales en relación con el derecho inscrito se extinguirá tres años contados a partir del día en que la impugnación de la inscripción registral haya sido entregada al órgano encargado del registro de buques.

Artículo 351

Si el actor desiste del proceso, o se presume con arreglo a la ley que ha desistido, o si en el proceso se dictó una decisión denegatoria que adquirió carácter definitivo, o si se desestimó la pretensión, o si en los casos mencionados en el artículo 349 de la presente Ley el proceso no fue iniciado dentro del plazo fijado, se dispondrá, a petición de la parte contraria, que se elimine la nota sobre la controversia.

Si un tribunal, mediante sentencia jurídicamente vinculante, hace lugar total o parcialmente a la solicitud de eliminar una inscripción registral que haya sido impugnada, o si las partes llegan a una transacción judicial sobre la cancelación de una inscripción, se hará lugar a la cancelación de la inscripción impugnada a petición de parte, de conformidad con el contenido de la sentencia o transacción judicial y al mismo tiempo se ordenará la cancelación de la anotación relativa a la nota sobre la controversia, junto con todas las inscripciones registrales y notas provisionales sobre los derechos cancelados cuya petición de inscripción haya llegado al órgano encargado del registro de buques después de la recepción de la petición de insertar una nota sobre la controversia.

Artículo 352

Toda persona que alegue que una inscripción registral fue hecha como consecuencia de un delito podrá pedir que se apliquen los efectos jurídicos previstos en el artículo 347 en relación con las inscripciones ulteriores y podrá pedir al órgano encargado del registro de buques que disponga la inserción de una nota en que se indique que la inscripción registral es objeto de controversia. La petición deberá estar acompañada por un certificado expedido por la autoridad competente de que se ha iniciado un procedimiento penal.

Si se formula una petición de que se inserte una nota sobre una controversia con el fin de obtener efectos contra otras personas que adquirieron sus derechos inscritos legítimamente antes de la inserción de la nota sobre la controversia, la petición deberá presentarse ante el órgano encargado del registro de buques dentro del plazo en que la parte pueda deducir una demanda contra la inscripción registral que se haya dispuesto hacer.

Artículo 353

Si un tribunal determina en un procedimiento penal que se debe eliminar una inscripción registral, junto con los derechos inscritos que hayan sido adquiridos antes de la inserción de la nota de conformidad con el párrafo anterior, el órgano encargado del registro de buques decretará la cancelación de la inscripción registral con arreglo al segundo párrafo del artículo 351 de la presente Ley, si la parte contra la cual se insertó la inscripción registral impugnada ha presentado, junto con la petición de cancelación de la inscripción registral, una decisión judicial expedida en un procedimiento penal, junto con un certificado que pruebe que ha adquirido carácter definitivo.

Si el tribunal determina, en un procedimiento penal, la responsabilidad del acusado, pero decide referir a un proceso civil la petición de la parte lesionada de cancelación de la inscripción, la parte lesionada estará facultada para iniciar un proceso para la cancelación de una inscripción registral y los derechos registrados a que se hace referencia en el párrafo anterior dentro de los 60 días de la fecha en que la decisión judicial de referir dicha petición a un proceso civil haya adquirido carácter definitivo.

Si el tribunal dicta una decisión sobre la responsabilidad penal del acusado en un procedimiento penal y si la parte facultada para iniciar un proceso no lo inicia dentro del plazo mencionado en el párrafo anterior, el órgano encargado del registro de buques podrá disponer la cancelación de la nota sobre una controversia a petición de la persona con interés legítimo en que se mantenga la validez de la inscripción registral impugnada.

Artículo 354

Si se ha formulado una solicitud de eliminar una nota sobre una controversia fundándose en que el proceso encaminado a la cancelación no fue iniciado dentro del plazo determinado en los artículos 349 y 353 de la presente Ley, el órgano encargado del registro de buques procederá de conformidad con los párrafos segundo y tercero del artículo 330 de la presente Ley.

Artículo 355

Si el propietario del buque o el acreedor respecto de cuyo buque o crédito con arreglo a una inscripción registral sobre un derecho inicia un proceso para obtener que ese derecho sea eliminado total o parcialmente por haberse operado la prescripción extintiva, el órgano encargado del registro de buques, a petición del actor, dispondrá que se inserte en el registro de buques una nota sobre la controversia.

Artículo 356

Si se inicia un proceso civil en que el actor pide que se declare que determinado derecho sustantivo ha sido adquirido por prescripción, el órgano encargado del registro de buques, a petición de el actor, dispondrá que se inserte en el registro de buques una nota sobre la controversia.

Artículo 357

Una nota sobre una controversia en caso de un proceso para la cancelación de una inscripción por haberse operado la prescripción extintiva (artículo 355 de la presente Ley) o en caso de un proceso para determinar la adquisición de un derecho sustantivo por prescripción (artículo 356 de la presente Ley), no surtirá efecto alguno contra otras personas que hayan confiado en el registro de buques y hayan obtenido determinadas inscripciones registrales antes del momento en que la petición de inserción de una nota sobre la controversia haya llegado al órgano encargado del registro de buques. Si se determina en una sentencia definitiva que el actor ha adquirido por prescripción determinado derecho sustantivo, el derecho adquirido por prescripción tendrá un grado de prelación superior al de las anotaciones hechas después de la nota sobre la controversia; todos los derechos registrados después de la nota sobre una controversia que configuren una violación a lo indicado serán cancelados a petición de parte.

En el procedimiento de cancelación se aplicará, *mutatis mutandis*, el segundo párrafo del artículo 351 de la presente Ley.

Artículo 358

El tribunal que haya dispuesto la venta del buque dispondrá de oficio que se inserte en el registro de buques una nota sobre la decisión de vender el buque al mejor postor.

La nota mencionada en el párrafo anterior tendrá un efecto por el cual sólo podrán adquirirse derechos registrados contra el propietario anterior mediante anotaciones posteriores si la anulación de la decisión de vender el buque al mejor postor ha adquirido carácter definitivo.

Si la decisión de vender el buque al mejor postor no fue impugnada o si la demanda de impugnación fue denegada en definitiva, se cancelarán, a petición de la parte, afectada todas las inscripciones hechas después de la nota sobre la decisión dictada contra el propietario anterior del buque, así como todas las inscripciones posteriores sobre sus derechos,.

Artículo 359

Salvo disposición en contrario, todas las peticiones relativas a la inserción y la cancelación de notas se presentarán ante el órgano encargado del registro de buques.

Registro de hipotecas consolidadas

Artículo 360

En los casos de hipotecas consolidadas (artículo 235 de la presente Ley) basadas en una inscripción en varios legajos, uno de los legajos será señalado como legajo principal y los otros como auxiliares. En la petición de inscripción, deberá indicarse cuál de los legajos es el principal y cuáles son los auxiliares; si ello no se indica en la petición, se considerará que el que figura en primer lugar en la petición de inscripción es el legajo principal.

Si se formula una solicitud de que una hipoteca existente sobre un mismo derecho se extienda para comprender otros legajos, el legajo en que constaba originalmente el gravamen será tratado como legajo principal.

En el legajo principal se hará referencia a los legajos auxiliares mediante una nota, y en cada legajo auxiliar se hará referencia al legajo principal.

Artículo 361

Si el acreedor pide, a fin de garantizar su crédito, que la hipoteca se inscriba en un legajo determinado, tendrá que denunciar la existencia de la hipoteca inscrita sobre dicho crédito en los demás legajos que existan, a fin de que se inserte una nota sobre dicha hipoteca consolidada.

El acreedor será responsable de los daños causados por la omisión en denunciar la existencia de una hipoteca.

Si aún no se ha insertado la nota sobre una hipoteca consolidada, el acreedor hipotecario podrá pedir que se inserte tal nota y solicitar que el acreedor le reembolse los gastos si la hipoteca no se había inscrito por culpa del acreedor.

Si, al disponer que se inserte una inscripción registral o una nota provisional sobre una hipoteca, el órgano encargado del registro de buques advierte que ya se ha inscrito una hipoteca relativa al mismo crédito en algún otro legajo, ordenará de oficio que el legajo en que está inscrita dicha hipoteca sea el legajo principal.

Artículo 362

Si a consecuencia de una demanda se cancela una inscripción registral o una nota provisional insertada en uno de los legajos auxiliares, se insertará en el legajo principal una nota sobre su cancelación.

Artículo 363

El grado de prelación de las hipotecas consolidadas se determinará para cada legajo por separado, a cuyos efectos el momento determinante será el momento en que se recibió la petición de inscripción de una hipoteca consolidada.

Artículo 364

Todas las peticiones de modificación de una hipoteca relativa a los créditos a que se refiere una hipoteca consolidada, inscrita en varios legajos, deberán presentarse en el registro de buques.

Para adoptar decisión sobre dichas peticiones, se tendrá en cuenta el estado de las anotaciones en el legajo principal.

Las peticiones que se presenten ante una autoridad distinta del órgano encargado del registro de buques serán devueltas al solicitante con la indicación de que la petición deberá presentarse ante la autoridad competente.

Artículo 365

Toda modificación de una hipoteca consolidada que requiera la transferencia, la restricción, el gravamen o la cancelación de una inscripción o alguna otra cosa se anotará únicamente en el legajo principal.

La anotación de modificaciones en el legajo principal surtirá los mismos efectos jurídicos que si se hubiese insertado en todos los legajos auxiliares actuales o futuros.

En todos los legajos auxiliares se insertará una nota sobre la cancelación parcial o total de una inscripción relativa a una hipoteca consolidada que se aplique a todos los buques o a todos los créditos (segunda hipoteca) que sean objeto de la hipoteca consolidada, mientras que la cancelación de una inscripción relativa a una hipoteca consolidada que se aplique a un buque o un crédito determinados sólo se anotará en el legajo auxiliar en que se haya inscrito el buque o el crédito a que se refiera.

Artículo 366

Si se cancela una hipoteca sobre un buque o relativa a un crédito garantizado mediante una hipoteca inscrita en el legajo principal, también deberán cancelarse todas las inscripciones posteriores relativas a la hipoteca consolidada que figuren en dicho legajo, que se transferirán a uno de los legajos auxiliares. Si la hipoteca consolidada subsiste, este legajo será tratado como legajo principal.

La conversión de un legajo auxiliar en legajo principal será anotada de oficio en cada uno de los legajos auxiliares existentes.

Artículo 367

Sólo se necesitará un proceso para obtener la justificación de una nota provisional sobre una hipoteca consolidada relativa a un mismo crédito inscrita en distintos legajos.

Artículo 368

Los extractos de los legajos auxiliares que se lleven en relación a una hipoteca consolidada deberán contener la indicación de que debe consultarse el legajo principal y la observación de que las modificaciones en la hipoteca consolidada sólo se anotan en el legajo principal.

Cancelación de la matrícula de un buque

Artículo 369

El órgano encargado del registro de buques expedirá una decisión de dar de baja a un buque del registro de buques en los casos siguientes:

1. Si determina que el buque ha sido destruido o que se presume que ha sido destruido;
2. Si ya no cumple con las condiciones establecidas en el artículo 210 de la presente Ley;
3. Si ha sido retirado permanentemente de la navegación;
4. Si se matricula en otro registro de buques.

Se considerará que un buque ha sido destruido si han transcurrido tres meses desde el último informe sobre el buque. En tal caso, se considerará que el buque ha sido destruido el día en que se recibió el último informe sobre el buque.

Los párrafos primero y segundo del presente artículo se aplicarán también, *mutatis mutandis*, a la cancelación de matrículas de buques en construcción.

Artículo 370

Un buque no podrá ser dado de baja del registro de buques si se opone a la baja el acreedor que tenga un privilegio marítimo o una hipoteca sobre el buque.

Se considerará que un acreedor no se opone a la baja si no comunica su objeción por escrito al órgano encargado del registro de buques dentro de los quince días siguientes al día en que haya sido informado por escrito de la petición de baja.

Se cancelará la matrícula del buque en el registro de buques a pesar de la objeción del acreedor si se deposita judicialmente una suma igual al crédito del acreedor o se da otra seguridad adecuada.

Las disposiciones del presente artículo se aplicarán también a los buques en construcción.

Las disposiciones del presente artículo no se aplicarán a la cancelación de la matrícula de un buque en los casos mencionados en el numeral 1 del artículo anterior ni a la transferencia de la propiedad de un buque efectuada mediante entrega del buque a la compañía de seguros.

Artículo 371

En la decisión de dar de baja del registro a un buque se deberá estipular, en el sentido del artículo 370 de la presente Ley, que los acreedores con privilegios marítimos no se han opuesto a la baja o que el acreedor hipotecario consiente a la baja a que se hace referencia en el numeral 1 del párrafo primero del artículo 369 de la presente Ley.

Las objeciones que formulen los acreedores privilegiados que se opongan a la baja del registro de un buque deberán presentarse ante el órgano encargado del registro de buques, que decidirá sobre el punto.

En el caso mencionado en el párrafo anterior, sólo se podrá dar de baja del registro a un buque después de que adquiera carácter definitivo la decisión denegatoria del órgano encargado del registro de buques.

Artículo 372

Si se vuelve a matricular un buque que hubiese sido dado de baja del registro de buques porque había sido destruido o se presumía que había sido destruido, había sido retirado permanentemente de la navegación, o había sido reclamado como presa marítima o botín de guerra en el mar, el órgano encar-

gado del registro de buques expedirá una decisión de rematriculación del buque junto con todos los datos y derechos que estuviesen inscritos en el registro de buques en que hubiese estado inscrito anteriormente y que fuesen válidos en el momento de su baja; dicho órgano notificará de lo que antecede al armador y a todas las demás personas que fuesen beneficiarias de cualquiera de los derechos registrados.

5. *Recursos jurídicos*

Artículo 373

Contra las decisiones que adopte el órgano encargado del registro de buques en relación con una solicitud o una petición de registro se podrá interponer un recurso ante el ministerio encargado de asuntos marítimos.

Las partes sólo podrán alegar hechos nuevos y presentar nuevas pruebas en los recursos que interpongan, si se refieren a violaciones graves de normas de procedimiento.

Artículo 374

El plazo para presentar un recurso contra una decisión notificada en la República de Eslovenia será de 30 días y para las que se notifiquen en el extranjero será de 60 días.

Artículo 375

Cuando un recurso no se haya presentado dentro de plazo, esté incompleto o sea ilegal, será rechazado por el órgano encargado del registro de buques.

Si un recurso no es rechazado por el órgano encargado del registro de buques, se enviarán copias de él a las partes a quienes se haya entregado la decisión impugnada.

El órgano encargado del registro de buques no podrá modificar ni anular su decisión.

Cuando se presente un recurso directamente ante un órgano de segunda instancia, éste lo remitirá al órgano encargado del registro de buques y se considerará que dicho recurso fue presentado el día que llegue al órgano encargado del registro de buques.

Artículo 376

Si se interpone un recurso contra una decisión que dispuso una anotación (inscripción) registral, una nota provisional o la matriculación, el órgano encargado del registro de buques decidirá insertar una nota sobre el recurso.

Si el recurso es rechazado, la nota será eliminada.

La inserción y la cancelación de la nota a que se hace referencia en los párrafos primero y segundo del presente artículo será efectuada de oficio por el órgano encargado del registro de buques.

Si se interpone un recurso contra una decisión relativa a una solicitud de inscripción inicial en el registro de buques, el órgano encargado del registro de buques deberá proceder de conformidad con el párrafo tercero del artículo 288 de la presente Ley.

Artículo 377

Si el órgano de segunda instancia rechaza un recurso contra una decisión por la que se deniega una petición de inscripción, el órgano encargado del registro de buques ordenará de oficio que la nota sobre dicha decisión sea cancelada e informará de ello a las partes.

Artículo 378

Si el órgano de segunda instancia modifica una decisión del órgano encargado del registro de buques y hace lugar a alguna de las peticiones a que se hace referencia en el artículo 298 de la presente Ley que hubiese sido denegada por el órgano encargado del registro de buques, se efectuará la inscripción a que se haya hecho lugar. En tal caso, se considerará que la inscripción se efectuó en el momento en que se presentó la petición.

Artículo 379

Si el órgano de segunda instancia modifica una decisión por la cual el órgano encargado del registro de buques había dispuesto la cancelación de una inscripción y deniega la petición correspondiente, se restablecerá la inscripción registral o nota provisional cancelada.

Si el órgano de segunda instancia modifica una decisión por la cual el órgano encargado del registro de buques había hecho lugar a alguna de las peticiones enumeradas en el artículo 298 de la presente Ley y deniega la petición correspondiente, se insertará la inscripción registral o nota provisional.

Artículo 380

La decisión por la cual el órgano de segunda instancia ordene una inscripción será enviada al órgano encargado del registro de buques, junto con todos los documentos presentados con la solicitud o la petición, para que puedan llevarse a cabo el servicio y el registro, procediendo de conformidad con los artículos 310 y 313 de la presente Ley.

Artículo 381

En el procedimiento de inscripción de un buque en el registro de buques se podrá plantear una controversia administrativa.

C) LEY MODIFICATIVA DEL CÓDIGO MARÍTIMO (PZ-A), 27 DE FEBRERO DE 2002 ¹

De conformidad con el apartado segundo del párrafo primero del artículo 107 y el párrafo primero del artículo 91 de la Constitución de la República de Eslovenia, dicto el presente

DECRETO de promulgación de la Ley modificativa del Código Marítimo (PZ-A)

Promúlgase la Ley modificativa del Código Marítimo (PZ-A) sancionada por la Asamblea Nacional de la República de Eslovenia en su sesión de 27 de febrero de 2002.

No. 001-22-13/02

Ljubljana, 7 de marzo de 2002

Presidente de la República de Eslovenia

MILAN KUČAN

[Firmado]

¹Original: esloveno. Traducción al inglés proporcionada por Eslovenia. Texto transmitido mediante notas verbales de fechas 24 y 27 de febrero de 2006 dirigidas al Secretario General de las Naciones Unidas por la Misión Permanente de Eslovenia ante las Naciones Unidas. Publicado en el *Boletín Oficial de la República de Eslovenia* No. 21, de 11 de marzo de 2002, con el No. 908, pág. 1585.

LEY DE ENMIENDA DEL CÓDIGO MARÍTIMO (PZ-A)

Artículo 1

En el segundo párrafo del artículo 8 del Código Marítimo (*Boletín Oficial de la República de Eslovenia* No. 26/01) se añadirán después de las palabras “los buques públicos extranjeros” las palabras “, los buques extranjeros de propulsión nuclear, los buques de guerra extranjeros con armas nucleares a bordo”.

En el apartado primero del segundo párrafo del artículo 8, se añadirán después de las palabras “los buques de guerra extranjeros” una coma y las palabras “los buques extranjeros de propulsión nuclear y los buques de guerra extranjeros con armas nucleares a bordo”.

El párrafo tercero del artículo 8 será enmendado en la forma siguiente:

“No se permitirá que visiten las aguas interiores de la República de Eslovenia o permanezcan en ellas las embarcaciones militares extranjeras cuya visita ponga en peligro la seguridad de la República de Eslovenia.”

Artículo 2

La presente Ley entrará en vigor quince días después de su publicación en el *Boletín Oficial de la República de Eslovenia*.

No. 326-04/94-6/7

Ljubljana, 27 de febrero de 2002

Presidente de la Asamblea Nacional de la República de Eslovenia

Borut PAHOR

[Firmado]

D) LEY MODIFICATIVA DEL CÓDIGO MARÍTIMO (PZ-B), 19 DE DICIEMBRE DE 2003¹

De conformidad con el apartado segundo del párrafo primero del artículo 107 y el párrafo primero del artículo 91 de la Constitución de la República de Eslovenia, dicto el presente

DECRETO de promulgación de la Ley modificativa del Código Marítimo (PZ-B)

Promúlgase la Ley modificativa del Código Marítimo (PZ-B) sancionada por la Asamblea Nacional de la República de Eslovenia en su sesión del 19 de diciembre de 2003.

No. 001-22-133/03

Ljubljana, 29 de diciembre de 2003

Presidente de la República de Eslovenia

Dr. Janez DRNOVŠEK

[Firmado]

¹Original: esloveno. Traducción al inglés proporcionada por Eslovenia. Texto transmitido mediante notas verbales de fechas 24 y 27 de febrero de 2006 dirigidas al Secretario General de las Naciones Unidas por la Misión Permanente de Eslovenia ante las Naciones Unidas. Publicado en el *Boletín Oficial de la República de Eslovenia* No. 2, de 15 de enero de 2004, con el No. 77, pág. 238.

LEY DE ENMIENDA DEL CÓDIGO MARÍTIMO (PZ-B)

Artículo 1

En el artículo 1 del Código Marítimo (*Boletín Oficial de la República de Eslovenia* No. 26/2001 y 21/2002) se añadirán después de las palabras “la soberanía” las palabras “los derechos soberanos”.

Artículo 2

En el artículo 4 se añadirá un nuevo párrafo segundo con el texto siguiente:

“La República de Eslovenia podrá ejercer sus derechos soberanos, su jurisdicción y su control sobre la superficie del mar, la columna de agua y el lecho y el subsuelo del mar más allá de los límites de la jurisdicción estatal de conformidad con el derecho internacional”.

El actual párrafo 2 pasará a ser el párrafo 3.

Artículo 3

La presente Ley entrará en vigor quince días después de su publicación en el *Boletín Oficial de la República de Eslovenia*.

No. 326-04/94-6/9

Ljubljana, 19 de diciembre de 2003

EPA 930-III

Presidente de la Asamblea Nacional de la República de Eslovenia

Borut PAHOR

[*Firmado*]

C. COMUNICACIONES DE LOS ESTADOS

NOTA VERBAL, DE FECHA 15 DE MARZO DE 2006, DIRIGIDA AL SECRETARIO GENERAL POR LA MISIÓN PERMANENTE DE ITALIA ANTE LAS NACIONES UNIDAS EN REFERENCIA A LA NOTA VERBAL 840/05 DE LA MISIÓN PERMANENTE DE LA REPÚBLICA DE CROACIA ANTE LAS NACIONES UNIDAS, DE 2 DE SEPTIEMBRE DE 2005, QUE CONTIENE LA LISTA DE LAS COORDENADAS GEOGRÁFICAS QUE DEFINEN EL LÍMITE EXTERIOR DE LA ZONA DE PROTECCIÓN ECOLÓGICA Y DE LA PESCA DE LA REPÚBLICA DE CROACIA¹

No. 1050

La Misión Permanente de Italia ante las Naciones Unidas saluda atentamente al Secretario General de las Naciones Unidas en su calidad de depositario de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y, en relación con la nota verbal 840/05, de 2 de septiembre de 2005, depositada en la Secretaría de las Naciones Unidas por la Misión Permanente de Croacia ante las Naciones Unidas, tiene el honor de formular las siguientes observaciones.

Esa nota verbal incluye una lista de las coordenadas geográficas del límite exterior de la zona de protección ecológica y de la pesca de la República de Croacia. Los puntos 1 a 42 corresponden a los puntos de delimitación de la plataforma continental que figuraban en el mapa 101 de Yugoslavia adjunto al Acuerdo de 1968 celebrado entre Italia y la República Federativa de Yugoslavia, de la que Croacia es Estado sucesor.

La demarcación unilateral de coordenadas de esa lista por la República de Croacia es perjudicial para los intereses y derechos de Italia por las razones que se explican a continuación.

El artículo 74 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que regula la delimitación de la zona económica exclusiva y es aplicable también a la delimitación de otras zonas similares —como la zona establecida por Croacia—, estipula que la delimitación se efectuará por acuerdo, sobre la base del derecho internacional, a fin de llegar a una solución equitativa. En tanto que no se haya llegado a un acuerdo, los Estados interesados, con espíritu de comprensión y cooperación, harán todo lo posible por concertar arreglos provisionales de carácter práctico y, durante ese plazo de transición, no harán nada que pueda poner en peligro u obstaculizar la conclusión del acuerdo definitivo.

Croacia, en contravención del artículo 74 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, no consultó con Italia para el establecimiento de los límites provisionales, pese a que en dicho artículo se hace hincapié en la necesidad de actuar con espíritu de cooperación.

El establecimiento de los límites provisionales de la zona de protección ecológica y de la pesca de Croacia es perjudicial para los intereses de Italia tanto desde el punto de vista de la forma como del fondo.

En primer lugar, hay que recordar que cuando se firmó el Acuerdo de 1968 el sistema italiano para el trazado de líneas de base en el mar territorial era radicalmente diferente del actual ya que Italia no utilizaba el entonces novedoso método de líneas de base rectas mientras que la República Federativa de Yugoslavia ya había revisado su sistema y adoptado el nuevo método.

En segundo lugar, hay que tener en cuenta que el flujo de sedimentos del río Po desde 1968 hasta el presente ha ocasionado una prolongación adicional de la costa italiana hacia el mar abierto.

En tercer lugar, la Corte Internacional de Justicia ha reconocido sistemáticamente en su jurisprudencia que la delimitación de las zonas marítimas se funda en circunstancias especiales diferentes de las que se aplican a la plataforma continental y las aguas suprayacentes —como, por ejemplo, los derechos históricos de pesca—, lo que hace que se deban utilizar métodos de delimitación diferentes. Por consi-

¹La nota 840/05 de la Misión Permanente de Croacia ante las Naciones Unidas fue publicada en el *Boletín del Derecho del Mar* No. 59.

guiente, en este caso concreto no existe una base jurídica para extender automáticamente, aunque sea de modo provisional, la línea de delimitación del fondo marítimo acordada en 1968 a las aguas suprayacentes, puesto que toda delimitación deberá examinarse en estrecha relación con las circunstancias que den lugar a ella y que pueden cambiar con el paso del tiempo. Por esa razón, en la jurisprudencia internacional siempre se ha considerado que es necesario contar con el consentimiento de los Estados afectados antes de extender automáticamente la línea de delimitación del fondo marino a las aguas suprayacentes.

Ese principio resulta especialmente cierto en este caso concreto si se tiene en cuenta que la línea del Acuerdo de 1968 fue establecida cuando la noción de zona económica exclusiva todavía no se había definido claramente en el derecho internacional del mar.

Por último, es preciso señalar que la medida unilateral adoptada por Croacia de extender automáticamente la línea de delimitación del fondo marino a las aguas suprayacentes constituye una violación del propio Acuerdo de 1968 ya que en el artículo 4 de ese Acuerdo se dice que “El presente Acuerdo no afecta a la situación jurídica de las aguas ni del espacio aéreo suprayacentes a la plataforma continental”.

La Misión Permanente de la República de Italia tiene el honor de solicitar al Secretario General de las Naciones Unidas, en su calidad de depositario de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, que distribuya la presente nota verbal a los Estados Partes en la Convención y que la publique en el próximo número del *Boletín de Derecho del Mar*.

Nueva York, 15 de marzo de 2006

III. OTRAS INFORMACIONES

A. LISTAS DE CONCILIADORES Y ÁRBITROS DESIGNADOS CON ARREGLO AL ARTÍCULO 2 DE LOS ANEXOS V Y VII DE LA CONVENCIÓN

Lista de conciliadores designados con arreglo al artículo 2 del anexo V de la Convención

<i>Estado Parte</i>	<i>Conciliadores - Designaciones</i>	<i>Fecha de depósito de la notificación ante el Secretario General</i>
Brasil	Walter de Sá Leitão	10 de septiembre de 2001
Chile	Helmut Brunner Nöer Rodrigo Díaz Albónico Carlos Martínez Sotomayor Eduardo Vío Grossi	18 de noviembre de 1998
Costa Rica	Lic. Carlos Fernando Alvarado Valverde	15 de marzo de 2000
Eslovaquia	Dr. Marek Smid, Departamento de Derecho Internacional del Ministerio de Relaciones Exteriores de Eslovaquia	9 de julio de 2004
España	José Manuel Lacleta Muños, Embajador de España José Antonio de Yturriaga Barberán, Embajador en misión especial Juan Antonio Yáñez-Barnuevo García, Embajador en misión especial Aurelio Pérez Giralda, Jefe, Asesoría Jurídica Internacional, Ministerio de Relaciones Exteriores	7 de febrero de 2002
Finlandia	Profesor Kari Hakapää Profesor Martti Koskenniemi Magistrado Gustav Möller Magistrado Pekka Vihervuori	25 de mayo de 2001
Indonesia	Prof. Dr. Hasjim Djalal, M.A Dr. Ety Roesmaryati Agoes, SH, LL.M. Dr. Sudirman Saad, D.H., M.Hum Capitán de Corbeta Kresno Bruntoro, SH, LL.M	3 de agosto de 2001
Italia	Profesor Umberto Leanza Embajador Luigi Vittorio Ferraris Embajador Giuseppe Jacoangeli	21 de septiembre de 1999
México	Embajador José Luis Vallarta Marrón, Ex Representante Permanente de México ante la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos Dr. Alejandro Sobarzo, miembro de la delegación nacional ante la Corte Permanente de Arbitraje Joel Hernández García, Asesor Jurídico Adjunto, Ministerio de Relaciones Exteriores Dr. Erasmo Lara Cabrera, Director de Derecho Internacional III, Asesor Jurídico, Ministerio de Relaciones Exteriores	9 de diciembre de 2002

<i>Estado Parte</i>	<i>Conciliadores - Designaciones</i>	<i>Fecha de depósito de la notificación ante el Secretario General</i>
Noruega	Sr. Carsten Smith, Presidente de la Suprema Corte Sra. Karin Bruzelius, Magistrada de la Suprema Corte Sr. Hans Wilhelm Longva, Director General, Departamento de Asuntos Jurídicos, Ministerio de Relaciones Exteriores Embajador Per Tresselt	22 de noviembre de 1999
Polonia	Sr. Janusz Symonides Sr. Stanisław Pawlak Sra. Maria Dragun-Gertner	14 de mayo de 2004
República Checa	Dr. Vladimír Kopal	18 de diciembre de 1996
Sri Lanka	Hon. M. S. Aziz, P.C. (Prof.) Dr. C. F. Amerasinghe A. R. Perera	17 de enero de 1996
	C. W. Pinto, Secretario General del Tribunal de Reclamaciones Irán-Estados Unidos en La Haya	8 de abril de 2002
Sudán	Dr. Abd Elrahman Elkhalifa Sayed/Eltahir Hamadalla	8 de septiembre de 1995

Lista de árbitros designados con arreglo al artículo 2 del anexo VII de la Convención

<i>Estado Parte</i>	<i>Árbitros — Designaciones</i>	<i>Fecha de depósito de la notificación ante el Secretario General</i>
Alemania	Dra. Renate Platzoeder	25 de marzo de 1996
Australia	Sir Gerard Brennan AC KBE Sr. Henry Burmester QC Profesor Ivan Shearer AM	19 de agosto de 1999
Brasil	Walter de Sá Leitão	10 de septiembre de 2001
Chile	José Miguel Barros Franco María Teresa Infante Caffi Edmundo Vargas Carreño Fernando Zegers Santa Cruz	18 de noviembre de 1998
Costa Rica	Lic. Carlos Fernando Alvarado Valverde	15 de marzo de 2000
Eslovaquia	Dr. Peter Tomka, Magistrado de la Corte Internacional de Justicia	9 de julio de 2004
España	D. José Antonio de Yturriaga Barberán	23 de junio de 1999
Federación de Rusia	Vladimir S. Kotliar	27 de mayo de 1997
Finlandia	Profesor Kari Hakapää Profesor Martti Koskenniemi Magistrado Gustav Möller Magistrado Pekka Vihervuori	25 de mayo de 2001
Francia	Daniel Bardonnat Pierre-Marie Dupuy Jean-Pierre Quéneudec Laurent Lucchini	4 de febrero de 1998
Indonesia	Prof. Dr. Hasjim Djalal, M.A Dr. ETTY Roesmaryati Agoes, SH, LL.M. Dr. Sudirman Saad, D.H., M.Hum. Capitán de Corbeta Kresno Bruntoro, SH, LL.M	3 de agosto de 2001

<i>Estado Parte</i>	<i>Árbitros — Designaciones</i>	<i>Fecha de depósito de la notificación ante el Secretario General</i>
Italia	Profesor Umberto Leanza Profesor Tullio Scovazzi	21 de septiembre de 1999
Japón	Embajador Hisashi Owada, Presidente del Instituto de Asuntos Internacionales del Japón Embajador Chusei Yamada, Profesor Universidad Waseda Dr. Soji Yamamoto, Profesor Emérito Universidad Tohoku Dr. Nisuke Ando, Profesor, Universidad Doshisha	28 de septiembre de 2000
México	Embajador Alberto Székely Sánchez, Asesor Especial del Secretario de Asuntos Hídricos Internacionales Dr. Alonso Gómez Robledo Verduzco, Investigador, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, miembro del Comité Jurídico Interamericano de la Organización de los Estados Americanos Capitán de Fragata JN. LD.DEM. Agustín Rodríguez Malpica Esquivel, Jefe, Dependencia Jurídica, Secretaría de Marina Teniente de Fragata SJN.LD. Juan Jorge Quiroz Richards, Secretaría de Marina	9 de diciembre de 2002
Mongolia	Profesor Rüdiger Wolfrum Profesor Jean-Pierre Cot	22 de febrero de 2005
Países Bajos	Ellen Hey Profesor Alfred H.A. Soons Adriaan Bos Profesora Barbara kWiatkowska	9 de febrero de 1998
Noruega	Sr. Carsten Smith, Presidente de la Suprema Corte Sra. Karin Bruzelius, Magistrada de la Suprema Corte Sr. Hans Wilhelm Longva, Director General, Departamento de Asuntos Jurídicos, Ministerio de Relaciones Exteriores	29 de mayo de 2002 22 de noviembre de 1999
Polonia	Embajador Per Tresselt Sr. Janusz Symonides Sr. Stanisław Pawlak Sra. Maria Dragun-Gertner	14 de mayo de 2004
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	Profesor Christopher Greenwood Profesor Elihu Lauterpacht CBE QC Sir Arthur Watts KCMG QC	19 de febrero de 1998
República Checa	Dr. Vladimír Kopal	18 de diciembre de 1996
Sri Lanka	Hon. M. S. Aziz, P.C. (Prof.) Dr. C. F. Amerasinghe A. R. Perera C. W. Pinto, Secretario General del Tribunal de Reclamaciones Irán-Estados Unidos en La Haya	17 de enero de 1996 8 de abril de 2002
Sudán	Sayed/Shawgi Hussain Dr. Ahmed Elmufti	8 de septiembre de 1995
Trinidad y Tabago	Magistrado Cecil Bernard, miembro del Tribunal Industrial de la República de Trinidad y Tabago	17 de noviembre de 2004

B. CORRECCIÓN A LOS BOLETINES NOS. 56 Y 57

Boletín de Derecho del Mar No. 56

MADAGASCAR: Código Marítimo

Páginas iii y 69: Donde dice: (2 de abril de 2004)

Debe decir: (3 de febrero de 2000)

Boletín de Derecho del Mar No. 57

MADAGASCAR: Código Marítimo

Páginas iii y 43: Donde dice: (2 de abril de 2004)

Debe decir: (3 de febrero de 2000)