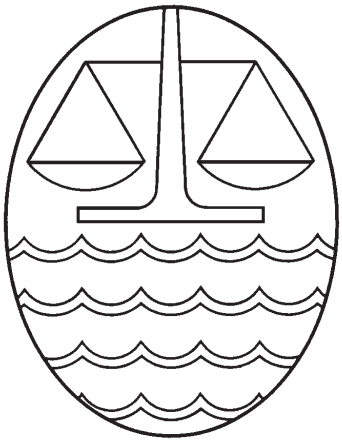
División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar
Oficina de Asuntos Jurídicos

Derecho *del* Mar



Boletín No. 57

Naciones Unidas
Nueva York, 2006

N O T A

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 países, territorios, ciudades o zonas o 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 y decisiones adoptadas por los Estados no entraña el reconocimiento por parte de las Naciones Unidas de la validez de esas medidas y decisiones.

Se autoriza la reproducción, parcial o total, de cualquier información contenida en el *Boletín*, a condición de que se mencione la fuente.

ISBN: 92-1-333372-2

Copyright © Naciones Unidas, 2005

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 2005 1

2. Listas cronológicas de las ratificaciones de la Convención y los Acuerdos conexos y de las adhesiones y sucesiones a dichos instrumentos, al 31 de marzo de 2005

   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

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

A. RESOLUCIONES DE LA ASAMBLEA GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS DE INTERÉS PARA EL TEMA

1. Resolución 59/24 de la Asamblea General, de 17 de noviembre de 2004: Los océanos y el derecho del mar. 15

2. Resolución 59/25 de la Asamblea General, de 17 de noviembre de 2004: 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 29

B. LEGISLACIÓN NACIONAL

1. Madagascar: Código Marítimo, 2 de abril de 2004 (Partes II (Comercio marítimo) y III (Controversias marítimas)) 43

2. Finlandia

   A. Ley sobre la Zona Económica Exclusiva de Finlandia, 26 de noviembre 2004 . 105

   B. Decreto Gubernamental sobre la Zona Económica exclusiva de Finlandia, 2 de Diciembre 2004 112

3. Argelia: Decreto Presidencial No. 04-344 del 23 Ramadán 1425 (6 de noviembre de 2004) por el que se establece una Zona Contigua al Mar Territorial 115

Página

C. TRATADOS MULTILATERALES

Acuerdo Regional de Cooperación para la represión de los actos de piratería y robo a mano armada contra buques en Asia, 11 de noviembre de 2004 117

D. COMUNICACIONES DE LOS ESTADOS

1. Declaración del Gobierno de la República de Chipre sobre su posición respecto de la nota informativa de Turquía relativa a la objeción de ésta al Acuerdo entre la República de Chipre y la República Árabe de Egipto sobre la Delimitación de la Zona Económica Exclusiva, de 17 de febrero de 2003. 125

2. Nota verbal de fecha 11 de enero de 2005 dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas por la Misión Permanente de la República de Croacia ante las Naciones Unidas en referencia a la nota de la Misión Permanente de la República de Eslovenia ante las Naciones Unidas, de 30 de agosto de 2004 127

3. Nota verbal de fechas 24 de febrero de 2005 dirigida al Secretario General relativa a la objeción de Turquía al Acuerdo entre la República de Chipre y la República Árabe de Egipto acerca de la Delimitación de la Zona Económica Exclusiva de 17 de febrero de 2003 131

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 2005

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✎; (🗋) declaración)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); (🗋) declaración	Firma✎	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p) [1]; procedimiento simplificado (ps) [2];	Firma✎ (🗋) declaración	Ratificación; adhesión (a) [3] (🗋) declaración
TOTALES	157 (🗋 35)	148 (🗋 55)	79	121	59 (🗋5)	52 (🗋24)
Afganistán	✎					
Albania		23 de junio de 2003 (a)		23 de junio de 2003 (a)		
Alemania		🗋14 de octubre de 1994 (a)	✎	14 de octubre de 1994	✎	🗋19 de diciembre de 2003
Andorra						
Angola	🗋	5 de diciembre de 1990				
Antigua y Barbuda	✎	2 de febrero de 1989				
Arabia Saudita	✎	🗋24 de abril de 1996		24 de abril de 1996 (p)		
Argelia	🗋	🗋11 de junio de 1996	✎	11 de junio de 1996 (p)		
Argentina	🗋	🗋1 de diciembre de 1995	✎	1 de diciembre de 1995	✎	
Armenia		9 de diciembre de 2002 (a)		9 de diciembre de 2002 (a)		
Australia	✎	5 de octubre de 1994	✎	5 de octubre de 1994	✎	23 de diciembre de 1999
Austria	✎	🗋14 de julio de 1995	✎	14 de julio de 1995	✎	🗋19 de diciembre de 2003
Azerbaiyán						

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✎; (🗋) declaración)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); (🗋) declaración	Firma✎	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p) [1]; procedimiento simplificado (ps) [2];	Firma✎ (🗋) declaración	Ratificación; adhesión (a) [3] (🗋) declaración
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)	✎	
Benin	✎	16 de octubre de 1997		16 de octubre de 1997 (p)		
Bhután	✎					
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	✎		✎	8 de marzo de 2000
Brunei Darussalam	✎	5 de noviembre de 1996		5 de noviembre de 1996 (p)		
Bulgaria	✎	15 de mayo de 1996		15 de mayo de 1996 (a)		
Burkina Faso	✎	25 de enero de 2005	✎	25 de enero de 2005	✎	
Burundi	✎					
Cabo Verde	🗋	🗋10 de agosto de 1987	✎			
Camboya	✎					
Camerún	✎	19 de noviembre de 1985	✎	22 de agosto de 2002		
Canadá	✎	🗋 7 de noviembre de 2003	✎	7 de noviembre de 2003	✎	🗋 3 de agosto de 1999

Chad	✎					
Chile	🗋	🗋25 de agosto de 1997		25 de agosto de 1997 (a)		
China	✎	🗋7 de junio de 1996	✎	7 de junio de 1996 (p)	🗋	
Chipre	✎	12 de diciembre de 1988	✎	27 de julio de 1995		25 de septiembre de 2002 (a)
Colombia	✎					
Comoras	✎	21 de junio de 1994				
Comunidad Europea	🗋	🗋1 de abril de 1998 (cf)	✎	1 de abril de 1998 (cf)	🗋	🗋19 de diciembre de 2003
Congo	✎					
Costa Rica	🗋	21 de septiembre de 1992		20 de septiembre de 2001 (a)		18 de junio de 2001 (a)
Côte d'Ivoire	✎	26 de marzo de 1984	✎	28 de julio de 1995 (ps)	✎	
Croacia		🗋5 de abril de 1995 (s)		5 de abril de 1995 (p)		
Cuba	🗋	🗋15 de agosto de 1984		17 de octubre de 2002 (a)		
Dinamarca	✎	🗋16 de noviembre de 2004	✎	16 de noviembre de 2004	✎	🗋19 de diciembre de 2003
Djibouti	✎	8 de octubre de 1991				
Dominica	✎	24 de octubre de 1991				
Ecuador						
Egipto	✎	🗋26 de agosto de 1983	✎		✎	
El Salvador	✎					
Emiratos Árabes Unidos	✎					
Eritrea						
Eslovaquia	✎	8 de mayo de 1996	✎	8 de mayo de 1996		
Eslovenia		🗋16 de junio de 1995 (s)	✎	16 de junio de 1995		
España	🗋	🗋15 de enero de 1997	✎	15 de enero de 1997	✎	🗋19 de diciembre de 2003
Estados Unidos de América			✎		✎	🗋21 de agosto de 1996
Estonia						
Etiopía	✎					
Ex República Yugoslava de Macedonia		19 de agosto de 1994 (s)		19 de agosto de 1994 (p)		
Federación de Rusia	🗋	🗋12 de marzo de 1997		12 de marzo de 1997 (a)	✎	🗋4 de agosto de 1997
Fiji	✎	10 de diciembre de 1982	✎	28 de julio de 1995	✎	12 de diciembre de 1996

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✎; (🗋) declaración)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); (🗋) declaración	Firma✎	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p) [1]; procedimiento simplificado (ps) [2];	Firma✎ (🗋) declaración	Ratificación; adhesión (a) [3] (🗋) declaración
Filipinas	🗋	🗋8 de mayo de 1984	✎	23 de julio de 1997	✎	
Finlandia	🗋	🗋21 de junio de 1996	✎	21 de junio de 1996	✎	🗋19 de diciembre de 2003
Francia	🗋	🗋11 de abril de 1996	✎	11 de abril de 1996	🗋	🗋19 de diciembre de 2003
Gabón	✎	11 de marzo de 1998	✎	11 de marzo de 1998 (p)	✎	
Gambia	✎	22 de mayo de 1984				
Georgia		21 de marzo de 1996 (a)		21 de marzo de 1996 (p)		
Ghana	✎	7 de junio de 1983				
Granada	✎	25 de abril de 1991	✎	28 de julio de 1995 (ps)		
Grecia	🗋	🗋21 de julio de 1995	✎	21 de julio de 1995	✎	🗋19 de diciembre de 2003
Guatemala	✎	🗋11 de febrero de 1997		11 de febrero de 1997 (p)		
Guinea	🗋	6 de septiembre de 1985	✎	28 de julio de 1995 (ps)		
Guinea-Bissau	✎	🗋25 de agosto de 1986			✎	
Guinea Ecuatorial	✎	21 de julio de 1997		21 de julio de 1997 (p)		
Guyana	✎	16 de noviembre de 1993				
Haití	✎	31 de julio de 1996		31 de julio de 1996 (p)		
Honduras	✎	5 de octubre de 1993		28 de julio de 2003 (a)		
Hungría	✎	🗋5 de febrero de 2002		5 de febrero de 2002 (a)		
India	✎	🗋29 de junio de 1995	✎	29 de junio de 1995		🗋19 de agosto de 2003 (a)
Indonesia	✎	3 de febrero de 1986	✎	2 de junio de 2000	✎	
Irán (República Islámica del)	🗋					17 de abril de 1998 (a)
Iraq	🗋	30 de julio de 1985				
Irlanda	✎	🗋21 de junio de 1996	✎	21 de junio de 1996	✎	🗋19 de diciembre de 2003

Islandia	✎	21 de junio de 1985	✎	28 de julio de 1995 (ps)	✎	14 de febrero de 1997
Islas Cook	✎	15 de febrero de 1995		15 de febrero de 1995 (a)		1 de abril de 1999 (a)
Islas Marshall		9 de agosto de 1991 (a)			✎	19 de marzo de 2003
Islas Salomón	✎	23 de junio de 1997		23 de junio de 1997 (p)		13 de febrero de 1997(a)
Israel					✎	
Italia	🗋	13 de enero de 1995	✎	13 de enero de 1995	✎	19 de diciembre de 2003
Jamahiriya Árabe Libia	✎					
Jamaica	✎	21 de marzo de 1983	✎	28 de julio de 1995 (ps)	✎	
Japón	✎	20 de junio de 1996	✎	20 de junio de 1996	✎	
Jordania		27 de noviembre de 1995 (a)		27 de noviembre de 1995 (p)		
Kazajstán						
Kenya	✎	2 de marzo de 1989		29 de julio de 1994 (fd)		13 de julio de 2004 (a)
Kirguistán						
Kiribati		24 de febrero de 2003 (a)		24 de febrero de 2003 (a)		
Kuwait	✎	2 de mayo de 1986		2 de agosto de 2002 (a)		
Lesotho	✎					
Letonia		23 de diciembre de 2004 (a)		23 de diciembre de 2004 (a)		
Líbano	✎	5 de enero de 1995		5 de enero de 1995 (p)		
Liberia	✎					
Liechtenstein	✎					
Lituania		12 de noviembre de 2003 (a)		12 de noviembre de 2003 (a)		
Luxemburgo	🗋	5 de octubre de 2000	✎	5 de octubre de 2000	✎	19 de diciembre de 2003
Madagascar	✎	22 de agosto de 2001		22 de agosto de 2001 (p)		
Malasia	✎	14 de octubre de 1996	✎	14 de octubre de 1996 (p)		
Malawi	✎					
Maldivas	✎	7 de septiembre de 2000	✎	7 de septiembre de 2000	✎	30 de diciembre de 1998
Malí	🗋	16 de julio de 1985				
Malta	✎	20 de mayo de 1993	✎	26 de junio de 1996		11 de noviembre de 2001 (a)
Marruecos	✎		✎		✎	
Mauricio	✎	4 de noviembre de 1994		4 de noviembre de 1994 (p)		25 de marzo de 1997 (a)
Mauritania	✎	17 de julio de 1996	✎	17 de julio de 1996 (p)	✎	
México	✎	18 de marzo de 1983		10 de abril de 2003 (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)	
	Firma✎; (🗋) declaración	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); (🗋) declaración	Firma✎	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p) [1]; procedimiento simplificado (ps) [2];	Firma✎ (🗋) declaración	Ratificación; adhesión (a) [3] (🗋) declaración
Micronesia (Estados Federados de)		29 de abril de 1991 (a)	✎	6 de septiembre de 1995	✎	23 de mayo de 1997
Mónaco	✎	20 de marzo de 1996	✎	20 de marzo de 1996 (p)		9 de junio de 1999 (a)
Mongolia	✎	13 de agosto de 1996	✎	13 de agosto de 1996 (p)		
Mozambique	✎	13 de marzo de 1997		13 de marzo de 1997 (a)		
Myanmar	✎	21 de mayo de 1996		21 de mayo de 1996 (a)		
Namibia	✎	18 de abril de 1983	✎	28 de julio de 1995 (ps)	✎	8 de abril de 1998
Nauru	✎	23 de enero de 1996		23 de enero de 1996 (p)		10 de enero de 1997 (a)
Nepal	✎	2 de noviembre de 1998		2 de noviembre de 1998 (p)		
Nicaragua	🗋	🗋3 de mayo de 2000		3 de mayo de 2000 (p)		
Níger	✎					
Nigeria	✎	14 de agosto de 1986	✎	28 de julio de 1995 (ps)		
Niue	✎				✎	
Noruega	✎	🗋24 de junio de 1996		24 de junio de 1996 (a)	✎	🗋30 de diciembre de 1996
Nueva Zelandia	✎	19 de julio de 1996	✎	19 de julio de 1996	✎	18 de abril de 2001
Omán	🗋	🗋17 de agosto de 1989		26 de febrero de 1997 (a)		
Países Bajos	✎	🗋28 de junio de 1996	✎	28 de junio de 1996	🗋	🗋19 de diciembre de 2003
Pakistán	✎	🗋26 de febrero de 1997	✎	26 de febrero de 1997 (p)	✎	
Palau		30 de septiembre de 1996 (a)		30 de septiembre de 1996 (p)		
Panamá	✎	🗋1 de julio de 1996		1 de julio de 1996 (p)		
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		
Portugal	✎	🗋3 de noviembre de 1997	✎	3 de noviembre de 1997	✎	🗋19 de diciembre de 2003
Qatar	🗋	9 de diciembre de 2002		9 de diciembre de 2002 (p)		
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del norte		🗋25 de julio de 1997 (a)	✎	25 de julio de 1997	✎	🗋10 de diciembre de 2001[4]
República Árabe Siria						
República Centroafricana	✎					
República Checa	✎	🗋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 Tanzanía	✎	🗋30 de septiembre de 1985	✎	25 de junio de 1998		
Rumania	🗋	🗋17 de diciembre de 1996		17 de diciembre de 1996 (a)		
Rwanda	✎					13 de febrero de 1997 (a)
Saint Kitts y Nevis	✎	7 de enero de 1993				
Samoa	✎	14 de agosto de 1995	✎	14 de agosto de 1995 (p)	✎	14 de agosto de 2003 (a)
San Marino						
Santa Lucía	✎	27 de marzo de 1985			✎	
Santa Sede						
Santo Tomé y Príncipe	🗋	3 de noviembre de 1987				
San Vicente y las Granadinas	✎	1 de octubre de 1993				24 de octubre de 1996
Senegal	✎	25 de octubre de 1984	✎	25 de julio de 1995	✎	
Serbia y Montenegro	[5]	🗋12 de marzo de 2001 (s)	✎	28 de julio 1995 (ps) [6]		
Seychelles	✎	16 de septiembre de 1991	✎	15 de diciembre de 1994	✎	
Sierra Leona	✎	12 de diciembre de 1994		12 de diciembre de 1994 (p)		
Singapur	✎	17 de noviembre de 1994		17 de noviembre de 1994 (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)	**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✎; (🗋) declaración)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); (🗋) declaración	Firma✎	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p) [1]; procedimiento simplificado (ps) [2];	Firma✎ (🗋) declaración	Ratificación; adhesión (a) [3] (🗋) declaración
Somalia	✎	24 de julio de 1989				
Sri Lanka	✎	19 de julio de 1994	✎	28 de julio de 1995 (ps)	✎	24 de octubre de 1996
Sudáfrica	🗋	🗋23 de diciembre de 1997	✎	23 de diciembre de 1997		14 de agosto de 2003 (a)
Sudán	🗋	23 de enero de 1985	✎			
Suecia	🗋	🗋25 de junio de 1996	✎	25 de junio de 1996	✎	🗋19 de diciembre de 2003
Suiza	✎		✎			
Suriname	✎	9 de julio de 1998		9 de julio de 1998 (p)		
Swazilandia	✎		✎			
Tailandia	✎					
Tayikistán						
Timor Leste						
Togo	✎	16 de abril de 1985	✎	28 de julio de 1995 (ps)		
Tonga		2 de agosto de 1995 (a)		2 de agosto de 1995 (p)	✎	31 de julio de 1996
Trinidad y Tabago	✎	25 de abril de 1986	✎	28 de julio de 1995 (ps)		
Túnez	✎	🗋24 de abril de 1985	✎	24 de mayo de 2002		
Turkmenistán						
Turquía						
Tuvalu	✎	9 de diciembre de 2002		9 de diciembre de 2002 (p)		27 de febrero de 2003
Ucrania	🗋	🗋26 de julio de 1999	✎	26 de julio de 1999	✎	
Uganda	✎	9 de noviembre de 1990	✎	28 de julio de 1995 (ps)	✎	
Uruguay	🗋	🗋10 de diciembre de 1992	✎		🗋	🗋10 de septiembre de 1999
Uzbekistán						
Vanuatu	✎	10 de agosto de 1999	✎	10 de agosto de 1999 (p)	✎	

Venezuela						
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)		
TOTALES	157 (🗋 35)	148 (🗋 55)	79	121	59 (🗋 5)	52 (🗋 24)

[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] El 19 de diciembre de 2003, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte presentó un instrumento de ratificación (en nombre del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte).

Se recordará que el 4 de diciembre de 1995, el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte firmó el Acuerdo en nombre de Bermudas, el Territorio Británico del Océano Índico, las Islas Vírgenes Británicas, las Islas Malvinas (Falkland), las Islas de Pitcairn, Georgia del Sur y Sandwich del Sur, Santa Helena (incluida la Isla de Ascensión) y las Islas Turcas y Caicos.

Posteriormente, el 27 de junio de 1996, el Reino Unido firmó el Acuerdo en nombre del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

El 3 diciembre de 1999, el Reino Unido presentó un instrumento de ratificación en nombre de las Islas de Pitcairn, Henderson, Ducie y Oeno, las Islas Malvinas (Falkland), las Islas Georgia del Sur y Sandwich del Sur, Bermudas, las Islas Turcas y Caicos, el Territorio Británico del Océano Índico, las Islas Vírgenes Británicas y Anguila, con declaraciones.

Después de una petición de aclaración del motivo por el que la ratificación mencionada excluía el territorio metropolitano del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, y de consultas subsiguientes, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte proporcionó el 10 de diciembre de 2001 la siguiente declaración adicional:

"1. El Reino Unido es un firme partidario del Acuerdo relativo a los peces transzonales. La legislación de las Comunidades Europeas (Decisión 10176/97 del Consejo, de 8 de junio de 1998) obliga al Reino Unido, como una ley de la CE, a depositar el instrumento de ratificación en relación con su territorio metropolitano simultáneamente con la Comunidad Europea y los demás Estados miembros.

"Se espera que este acontecimiento tenga lugar más adelante dentro del presente año. Las restricciones impuestas por esa decisión del Consejo sólo se aplican respecto del territorio metropolitano del Reino Unido y de aquellos territorios de ultramar a los que se aplican los tratados de la CE.

"2. Teniendo en cuenta su incapacidad temporal de ratificar el Acuerdo en relación con el territorio metropolitano, y el firme deseo del Reino Unido de aplicar el Acuerdo respecto de aquellos territorios de ultramar a los que no se aplica el tratado de la CE, por la ventajas que les reportará el Acuerdo, el Reino Unido depositó su instrumento de ratificación del Acuerdo, con declaraciones, respecto de aquellos territorios de ultramar el 3 de diciembre de 1999.

"3. Preocupa al Reino Unido que, tras la entrada en vigor del Acuerdo, los territorios de ultramar abarcados por esta ratificación gocen de los derechos y obligaciones resultantes del Acuerdo. Por lo tanto, le agradecería que dispusiera que la anterior declaración formal se distribuyera a fin de aclarar a todos los interesados la naturaleza del enfoque adoptado por el Reino Unido respecto a la ratificación de esta Convención..."

En consecuencia, la medida anterior se aceptó en depósito el 10 de diciembre de 2001, fecha en que se depositó la segunda declaración en poder del Secretario General.

[5] La ex Yugoslavia había firmado la Convención el 10 de diciembre de 1982 y la había ratificado el 5 de mayo de 1986.

[6] La ex Yugoslavia había firmado el Acuerdo el 12 de mayo de 1995, y el 28 de julio de 1995 había notificado al Secretario General que había optado por la aplicación del procedimiento simplificado establecido en el apartado *c*) del párrafo 3 del artículo 4 y en el artículo 5 del Acuerdo. El 12 de marzo de 2001, el Secretario General recibió una notificación del Gobierno de Yugoslavia confirmando la firma y la aplicación del procedimiento simplificado previsto en el artículo 5. El 4 de febrero de 2003, el nombre del país cambió a Serbia y Montenegro.

2. LISTAS CRONOLÓGICAS DE LAS RATIFICACIONES DE LA CONVENCIÓN Y LOS ACUERDOS CONEXOS Y DE LAS ADHESIONES Y SUCESIONES A DICHOS INSTRUMENTOS, AL 31 DE MARZO DE 2005

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 Tanzanía (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 Zelandia (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)
143. Albania (23 de junio de 2003)
144. Canadá (7 de noviembre de 2003)
145. Lituania (12 de noviembre de 2003)
146. Dinamarca (16 de noviembre de 2004)
147. Letonia (23 de diciembre de 2004)
148. Burkina Faso (25 de enero de 2005)

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

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

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 Zelandia (18 de abril de 2001)
29. Costa Rica (18 de junio de 2001)
30. Malta (11 de noviembre de 2001)
31. Reino Unido en nombre de las Islas Pitcairn, Henderson, Ducie y Oeno, las Islas Malvinas (Falkland), las Islas Georgia del Sur y Sandwich del Sur, las Islas Bermudas, Turcas y Caicos, el Territorio Británico del Océano Índico, las Islas Vírgenes Británicas y Anguila (10 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)

[1] El Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (en nombre del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte), 19 de diciembre de 2003.

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

A. RESOLUCIONES DE LA ASAMBLEA GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS DE INTERÉS PARA EL TEMA

1. RESOLUCIÓN 59/24 DE LA ASAMBLEA GENERAL, DE 17 DE NOVIEMBRE DE 2004: 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, y otras resoluciones pertinentes aprobadas después de la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar ("la Convención")[1] el 16 de noviembre de 1994,

Recalcando el carácter universal y unitario de la Convención y su importancia fundamental para el mantenimiento y el fortalecimiento de la paz y la seguridad internacionales, así como para el desarrollo sostenible de los océanos y los mares,

Reafirmando que la Convención establece el marco jurídico en que deben desarrollarse todas las actividades realizadas en los océanos y los mares y es de importancia estratégica como base de las iniciativas y la cooperación en los planos nacional, regional y mundial en el sector marino, y que debe 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 21[2],

Tomando nota con satisfacción de que se ha cumplido el décimo aniversario de la entrada en vigor de la Convención, el 16 de noviembre de 2004, y reconociendo 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 la justicia y la 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 consagrados en la Carta de las Naciones Unidas,

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,

Reafirmando la necesidad de mejorar la cooperación y la coordinación en todos los planos, de conformidad con la Convención, a fin de ocuparse de manera integrada de todos los aspectos de los océanos y los mares y promover la ordenación integrada y el aprovechamiento sostenible de los océanos y los mares,

Recordando la función esencial que desempeñan la cooperación y la coordinación internacionales en todos los planos para apoyar y complementar los esfuerzos efectuados por todos los Estados con miras

---

[1] Véase *El Derecho del Mar: Texto oficial de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 y del 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, con un índice temático y pasajes del Acta Final de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.97.V.10).

[2] *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* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.93.I.8 y correcciones), vol. I: *Resoluciones aprobadas por la Conferencia*, resolución 1, anexo II.

a promover la aplicación y observancia de la Convención, incluida la ordenación integrada y el desarrollo sostenible de las zonas costeras y marinas,

Reiterando la necesidad esencial de fomentar la capacidad 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 aplicar la Convención y al mismo tiempo beneficiarse del desarrollo sostenible de los océanos y los mares, así como participar plenamente en los foros y procesos mundiales y regionales dedicados a asuntos relacionados con los océanos y el derecho del mar,

Reconociendo la importante función que desempeñan las organizaciones internacionales competentes en relación con los asuntos oceánicos, con la aplicación de la Convención y con la promoción del aprovechamiento sostenible de los océanos y los mares,

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

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

Recordando también la decisión que adoptó en sus 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 en el plano mundial, incluidos los aspectos socioeconómicos actuales y previsibles, basándose en las evaluaciones regionales existentes, según recomendó la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible[3], señalando la labor del Taller Internacional celebrado paralelamente a la quinta reunión del Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar celebrado del 8 al 11 de junio de 2004 ("el Proceso de consultas"), reafirmando su apoyo a ese objetivo y señalando la necesidad de cooperación entre todos los Estados con esta finalidad,

Reiterando su preocupación por los efectos negativos para el medio marino y la biodiversidad, en particular los ecosistemas marinos vulnerables, incluidos los arrecifes coralinos, que tienen 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 invasivas y la contaminación marina procedente de todo tipo de fuentes, incluidas las fuentes terrestres y los buques, en particular la descarga ilegal de petróleo y otras sustancias nocivas y los vertimientos, incluido 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, incluso de los ecosistemas marinos vulnerables, y para la economía de la industria mundial del transporte marítimo, y reconociendo 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 una navegación segura 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,

Señalando la importante función que desempeña la Comisión de Limites de la Plataforma Continental ("la Comisión"), que ayuda a los Estados partes a aplicar la Convención examinando las informaciones presentadas por los Estados ribereños respecto de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas, y señalando también la necesidad de garantizar el funcionamiento

---

[3] *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.IIA.1 y corrección), cap. I, resolución 2, anexo, párr. 36 *b*).

efectivo de la Comisión y sus subcomisiones, y en particular la participación de los miembros de la Comisión en las subcomisiones,

Tomando nota del informe sobre la labor de la quinta reunión del Proceso de consultas[4], establecido por la Asamblea General en su resolución 54/33 para facilitar su examen anual de los acontecimientos registrados en relación con los asuntos oceánicos, y cuyo mandato se prorrogó tres años en virtud de la resolución 57/141,

Tomando nota también del informe del Secretario General[5] y subrayando a este respecto la crítica función que cumple el informe anual amplio del Secretario General, en el cual se 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, de resultas de ello, sirve de base para el estudio y examen de los acontecimientos relativos a los asuntos oceánicos y el derecho del mar que efectúa anualmente la Asamblea General, como institución mundial a la que compete ese examen,

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 previsto de las obligaciones de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de la Secretaría, debido en particular a la creciente intervención de la División en nuevas actividades tales como el proceso ordinario para la evaluación mundial del estado del medio marino, incluidos los aspectos socioeconómicos, y la presentación de informes al respecto, y las actividades cada vez más frecuentes de fomento de la capacidad y prestación de asistencia a la Comisión, así como la función de la División en la coordinación y cooperación interinstitucionales,

Recalcando que los buques y las embarcaciones de toda edad y descripción proporcionan una información esencial para la historia de la humanidad y que el patrimonio arqueológico es una fuente no renovable que ha venido depositándose durante miles de años pero que las modernas tecnologías pueden destruir,

I

Aplicación de la Convención y de los acuerdos e instrumentos conexos

1. *Exhorta* a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a que, a fin de lograr el objetivo de la participación universal, pasen a ser partes en la Convención[1] 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”)[1];

2. *Reafirma* el carácter unitario de la Convención;

3. *Exhorta* a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a que 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, que tienen que ver con la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (“el Acuerdo sobre las Poblaciones de Peces”)[6];

4. *Exhorta una vez más* a los Estados a que armonicen, con carácter prioritario, su legislación nacional con las disposiciones de la Convención, aseguren la aplicación coherente de esas disposiciones y que toda declaración que hayan formulado o formulen al firmar o ratificar la Convención, o al adherirse a ella, no tenga por objeto excluir o modificar el efecto jurídico de las disposiciones de la Convención en su aplicación al Estado de que se trate, y retiren las declaraciones de esta índole que puedan haber hecho;

---

[4] A/59/122.

[5] A/59/62 y Add.1.

[6] *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. I; véase también A/CONF.164/37.

5. *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;

6. *Pide* al Secretario General que mejore el Sistema de Información Geográfica existente para que los Estados depositen en él cartas y coordenadas geográficas relativas a zonas marítimas, incluidas las líneas de demarcación, presentadas de conformidad con la Convención, y para darles la oportuna publicidad, en particular mediante la aplicación, en cooperación con las organizaciones internacionales pertinentes como la Organización Hidrográfica Internacional, de las normas técnicas para la reunión, el almacenamiento y la difusión de la información depositada, con miras a garantizar la compatibilidad entre el Sistema de Información Geográfica, las cartas náuticas electrónicas y otros sistemas elaborados por esas organizaciones;

7. *Insta* a todos los Estados a que cooperen, directamente o por mediación de los organismos internacionales competentes, en la adopción de medidas para proteger y preservar los objetos de índole arqueológica e histórica encontrados en el mar, de conformidad con el artículo 303 de la Convención;

II

Fomento de la capacidad

8. *Exhorta* a los organismos donantes bilaterales y multilaterales y a las instituciones financieras internacionales a que sometan a un examen sistemático sus programas a fin de 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 derechos de los Estados en desarrollo sin litoral;

9. *Alienta* a que se redoblen 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 producción de cartas náuticas, incluso mediante la movilización de recursos y la creación de capacidad con el apoyo de las instituciones financieras internacionales y de la comunidad de donantes, reconociendo que en algunos casos pueden hacerse economías de escala en el plano regional si se comparten las instalaciones, la capacidad técnica y la información para suministrar servicios hidrográficos, preparar cartas náuticas y facilitar el acceso a esas cartas;

10. *Exhorta* a los Estados y a las instituciones financieras internacionales a que sigan reforzando las actividades de fomento de la capacidad en investigación científica marina, sobre todo en los países en desarrollo, especialmente por conducto de los programas de cooperación bilaterales, regionales y mundiales y de asociaciones técnicas, entre otras cosas mediante la capacitación del personal especializado necesario, el suministro del equipo, los servicios y las embarcaciones que hagan falta y la transferencia de tecnologías ecológicamente racionales;

11. *Alienta* a la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura a que siga difundiendo y aplicando los Criterios y Directrices sobre la transferencia de la tecnología marina, aprobados por la Asamblea de la Comisión Oceanográfica en su 22° período de sesiones, celebrado en 2003[7];

12. *Alienta* a los Estados a que presten asistencia a los Estados en desarrollo, y en particular a los 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, incluida la determinación de la naturaleza de la plataforma continental de los Estados ribereños, en forma de estudio documental, y el trazado de mapas de los límites exteriores de su plataforma continental;

[7] Comisión Oceanográfica Intergubernamental, documento IOC-XXII/2 Anexo 12 rev.

III

Fondos fiduciarios y becas

13. *Acoge con agrado* las recientes iniciativas de fomento de la capacidad, y en este contexto toma nota con satisfacción de que se ha concertado un acuerdo entre las Naciones Unidas y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación respecto de la administración del Fondo de Asistencia establecido de conformidad con la Parte VII del Acuerdo sobre las Poblaciones de Peces, así como la concertación de un acuerdo entre las Naciones Unidas y la Fundación Nippon del Japón relativo a un proyecto de fondo fiduciario para el fomento de la capacidad que se centra en la potenciación de los recursos humanos de los Estados ribereños en desarrollo, tanto si son partes en la Convención como si no lo son, en lo referente a los asuntos oceánicos y el derecho del mar u otras disciplinas afines;

14. *Reconoce* la importancia de que se ayude a los Estados en desarrollo, en particular a los menos adelantados y a los pequeños Estados insulares en desarrollo, a aplicar la Convención, e insta a los Estados, a las organizaciones y organismos intergubernamentales, a las instituciones nacionales, a las organizaciones no gubernamentales y a las instituciones financieras internacionales, así como a las personas físicas y jurídicas, a que hagan contribuciones voluntarias o de otro tipo a los fondos fiduciarios mencionados en la resolución 57/141, y creados con ese propósito;

15. *Reconoce también* la importancia del programa de becas conmemorativas Hamilton Shirley Amerasinghe sobre el derecho del mar, establecido por la Asamblea General en su resolución 35/116, de 10 de diciembre de 1980, e insta a los Estados Miembros y a otros interesados que puedan hacerlo a que contribuyan al ulterior desarrollo del programa de becas;

IV

Reunión de los Estados Partes

16. *Toma nota* del informe de la 14a. Reunión de los Estados Partes en la Convención[8];

17. *Pide* al Secretario General que convoque la 15a. Reunión de los Estados Partes en la Convención en Nueva York, del 16 al 24 de junio de 2005, y que le proporcione los servicios necesarios;

V

Solución de controversias

18. *Observa con satisfacción* la contribución constante y significativa del 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 del Tribunal y su autoridad respecto de la interpretación o aplicación de la Convención y el Acuerdo;

19. *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;

20. *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 a la aplicación de la Convención y del Acuerdo;

21. *Recuerda* la obligación que, en virtud del artículo 296 de la Convención, tienen todas las partes en las controversias sometidas a la Corte o a uno de los tribunales a que se hace referencia en el artículo 287 de la Convención, de velar por la pronta aplicación de las decisiones de esa corte o tribunal;

22. *Alienta* a los Estados partes en la Convención que todavía no lo hayan hecho a que designen conciliadores y árbitros de conformidad con lo dispuesto en los anexos V y VII de la Convención, y pide

[8] SPLOS/119 y Corr.1.

al Secretario General que siga actualizando y distribuyendo periódicamente las listas de conciliadores y árbitros;

VI

La Zona

23. *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 eficaz protección 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;

24. *Toma nota* del Taller para el establecimiento de líneas de base ambientales en cortezas ricas en cobalto y explotaciones mineras de sulfuros polimetálicos de los fondos marinos y oceánicos de la Zona con objeto de evaluar los efectos probables de la exploración y la explotación para el entorno marino, celebrado en Kingston del 6 al 10 de septiembre de 2004;

VII

Funcionamiento efectivo de la Autoridad y del Tribunal

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

26. *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 Tribunal[9] y el Protocolo sobre los privilegios e inmunidades de la Autoridad[10], o adherirse a ellos;

VIII

La plataforma continental y la labor de la Comisión

27. *Alienta* a los Estados partes en la Convención que estén en situación de hacerlo a que desplieguen todos los esfuerzos posibles para presentar a la Comisión información relativa al establecimiento de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas dentro del plazo establecido por la Convención, teniendo en cuenta la decisión de la 11a. Reunión de los Estados Partes en la Convención[11];

28. *Observa con satisfacción* los progresos registrados en la labor de la Comisión[12], en particular el comienzo del examen de las primeras presentaciones de información relativas al establecimiento de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas, y el hecho de que varios Estados han dado a conocer su intención de presentar información en un futuro próximo;

29. *Aprueba* que el Secretario General haya convocado el 15° período de sesiones de la Comisión en Nueva York del 4 al 22 de abril de 2005, y el 16° período de sesiones de la Comisión del 29 de agosto al 16 de septiembre de 2005, en el entendimiento de que la Comisión dedicará la segunda y tercera semanas de cada período de sesiones al examen técnico de las presentaciones de información en el Laboratorio del Sistema de Información Geográfica y otros servicios técnicos de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar;

---

[9] SPLOS/25.

[10] ISBA/4/A/8, anexo.

[11] SPLOS/72.

[12] Véase la exposición del Presidente de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental acerca de la labor realizada por la Comisión (CLCS/42).

30. *Insta* al Secretario General a que tome todas las medidas necesarias para que la Comisión pueda desempeñar las funciones que se le han confiado en virtud de la Convención;

31. *Pide* al Secretario General que le presente, en su sexagésimo período de sesiones, propuestas relativas al mejor modo de atender a las necesidades de la Comisión, teniendo en cuenta las preocupaciones expresadas por el Presidente de la Comisión en la declaración que formuló en el 14° período de sesiones[12], en el sentido de que para examinar las nuevas presentaciones de información que se esperan deberán reunirse varias subcomisiones;

32. *Pide también* al Secretario General que, en cooperación con los Estados y las organizaciones e instituciones internacionales competentes, considere la posibilidad de preparar y ofrecer cursos de capacitación, conforme al esquema de cursos de cinco días de duración[13] elaborado por la Comisión para facilitar la preparación de las presentaciones de conformidad con sus directrices científicas y técnicas[14], y acoge con satisfacción los progresos logrados por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar en la preparación de un manual de capacitación que ayude a los Estados a preparar las presentaciones para la Comisión;

33. *Alienta* a los Estados a que intercambien opiniones a fin de conocer mejor las cuestiones derivadas de la aplicación del artículo 76 de la Convención, facilitando así su preparación de las presentaciones de información a la Comisión, y en particular las de los Estados en desarrollo, y acoge con satisfacción las iniciativas a este respecto, como la Conferencia sobre los aspectos jurídicos y científicos de los límites de la plataforma continental, celebrada en Reykjavik del 25 al 27 de junio de 2003, cuyas actas han sido publicadas y distribuidas en el mundo entero;

IX

Seguridad de la navegación y ejecución por el Estado del pabellón

34. *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 concordantes con la Convención que sean necesarias para aplicar y hacer cumplir las normas contenidas en tales acuerdos;

35. *Acoge con satisfacción* que la Organización Marítima Internacional aprobara las directrices sobre lugares de refugio para los buques que lo necesiten[15], alienta a los Estados a elaborar planes y a establecer procedimientos para aplicar estas directrices, e invita a los Estados a participar en el examen de esos instrumentos por la Organización Marítima Internacional;

36. *Invita* a la Organización Hidrográfica Internacional y a la Organización Marítima Internacional a seguir coordinando sus actividades, a adoptar medidas conjuntas con miras a alentar una mayor cooperación y coordinación internacionales para la transición al uso de cartas náuticas electrónicas y a ampliar el alcance de la información hidrográfica a escala mundial, en particular respecto de la navegación y los puertos internacionales, así como en los lugares donde existan zonas marinas protegidas o vulnerables;

37. *Acoge con satisfacción* que la Conferencia General del Organismo Internacional de Energía Atómica aprobara en su 48° período de sesiones la resolución GC(48)/RES/10, relativa a las medidas para fortalecer la cooperación internacional en materia de seguridad nuclear, radiológica y del transporte y de gestión de desechos, incluidos los aspectos relacionados con la seguridad del transporte marítimo[16], y acoge también con agrado que la Junta del Organismo aprobara en marzo de 2004 el Plan de acción para la seguridad del transporte de materiales radiactivos;

38. *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 aplica-

---

[13] CLCS/24.

[14] CLCS/11 y Corr.1 y Add.1.

[15] Asamblea de la Organización Marítima Internacional, resolución A.949 (23).

[16] Véase Organismo Internacional de Energía Atómica, *Resoluciones y otras decisiones de la Conferencia General, cuadragésima octava reunión ordinaria, 20 a 24 de septiembre de 2004* [GC(48)/RES/DEC(2004)].

ción 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, de suspender la matriculación o de no instituir sistema de matrícula;

39. *Acoge con satisfacción* el informe del Grupo consultivo sobre la aplicación por el Estado del pabellón[17] e invita a todas las organizaciones interesadas a divulgarlo ampliamente;

40. *Acoge también* con satisfacción los progresos realizados por la Organización Marítima Internacional en relación con el establecimiento y ulterior desarrollo de un plan de auditorías de aplicación voluntaria para sus Estados miembros, de forma tal que no quede excluida la posibilidad de que pase a ser obligatorio en el futuro;

41. *Pide* al Secretario General que, en su sexagésimo primer período de sesiones, le informe sobre el estudio realizado por la Organización Marítima Internacional, en cooperación con otras organizaciones internacionales competentes, de resultas de la invitación que les formuló en las resoluciones 58/14, de 24 de noviembre de 2003, y 58/240 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 establecidas en los instrumentos internacionales aplicables;

42. *Alienta* a las organizaciones internacionales competentes a que conciban nuevas ideas encaminadas a encontrar medios de disuadir a los armadores y explotadores de que incumplan los requisitos impuestos por los Estados del pabellón con arreglo a los deberes y las obligaciones derivadas de los instrumentos internacionales pertinentes;

43. *Acoge con satisfacción* los progresos logrados por la Organización Internacional del Trabajo en la preparación de un convenio refundido sobre el trabajo marítimo;

44. *Reconoce* la importancia de los controles que efectúa el Estado del puerto para promover la aplicación por los Estados del pabellón, y el cumplimiento por los armadores y fletadores, de las normas sobre seguridad, trabajo y contaminación acordadas en el ámbito internacional, así como los reglamentos de seguridad marítima y las medidas de conservación y ordenación, y alienta a los Estados miembros a mejorar el intercambio de información pertinente entre las autoridades de control de los Estados del puerto;

45. *Invita* a la Organización Marítima Internacional a tomar medidas, en el marco de su mandato, para armonizar, coordinar y evaluar el control por el Estado del puerto de las normas aplicables a la seguridad y la contaminación, así como los reglamentos de seguridad marítima y, en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo, las normas laborales, a fin de que todos los Estados cumplan las normas mínimas convenidas en el plano internacional, e invita a la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación a proseguir su labor de promoción de la aplicación por los Estados del puerto de las medidas relativas a los buques de pesca a fin de luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada;

46. *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 y las actividades de pesca ilegales, no declaradas y no reglamentadas;

47. *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 en el fomento de la capacidad por medio de la formación de los marinos, el personal portuario y el personal de vigilancia en la prevención, la denuncia y la investigación de incidentes, enjuiciando a los presuntos autores, de conformidad con el derecho internacional, y promulgando legislación nacional, así como suministrando naves y equipo de vigilancia e impidiendo la matriculación fraudulenta de buques;

48. *Acoge con satisfacción* los avances registrados en algunas zonas geográficas en cuanto a cooperación regional para reprimir la piratería y el robo a mano armada en el mar, y exhorta a los Estados

[17] A/59/63.

a que presten una atención urgente a la promoción, adopción y aplicación de acuerdos de cooperación, particularmente a nivel regional en zonas de alto riesgo;

49. *Observa* las preocupaciones expresadas por el Consejo y el Secretario General de la Organización Marítima Internacional con respecto al mantenimiento de la seguridad de las vías marítimas de importancia y significación estratégicas y a que estas vías estén abiertas al tráfico marítimo internacional, garantizando la circulación interrumpida, y acoge con satisfacción la petición formulada por el Consejo de que el Secretario General de la Organización Marítima Internacional siga trabajando en esta cuestión en colaboración con las partes interesadas e informe de la situación al Consejo en su próximo período de sesiones[18];

50. *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 en su Protocolo[19], invita a los Estados a que participen en la revisión de esos instrumentos que lleva a cabo el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional para fortalecer los medios de represión de esos actos ilícitos, incluidos los actos de terrorismo, e insta también a los Estados a que adopten medidas apropiadas para velar por la aplicación eficaz de esos instrumentos, en particular mediante la promulgación de leyes, según proceda, a fin de garantizar que haya un marco apropiado para la represión de incidentes de robo a mano armada y actos de terrorismo en el mar;

51. *Acoge con satisfacción* que el 1° de julio de 2004 entraran en vigor 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 mar[20], así como que la Organización Marítima Internacional adoptara el tema "Organización Marítima Internacional 2004: La protección marítima como objetivo" para el 27° Día Marítimo Mundial, e insta a todos los Estados a que colaboren con esa organización a fin de promover una navegación segura al tiempo que se garantiza la libertad de navegación;

52. *Acoge también con satisfacción* que entrara en vigor 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 Transnacional[21] 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 Transnacional[22], e insta a los Estados que no lo hayan hecho todavía a que pasen a ser parte en estos Protocolos y tomen las medidas adecuadas para garantizar su aplicación efectiva;

53. *Acoge además* con satisfacción que la Organización Marítima Internacional aprobara las enmiendas al Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo[23] y al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar[24] relativas al traslado a lugar seguro de las personas rescatadas en el mar, y las correspondientes directrices sobre el trato de las personas rescatadas en el mar[25];

X

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

54. *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

[18] Resumen de las decisiones del Consejo de la Organización Marítima Internacional en su 92° período de sesiones, documento C92/D, párr. 5.3.

[19] Publicación de la Organización Marítima Internacional, No. de venta: 462.88.12S.

[20] Organización Marítima Internacional, documentos SOLAS/CONF.5/32 y 34.

[21] Resolución 55/25, anexo III.

[22] Ibíd., anexo II.

[23] Comité de Seguridad Marítima, documento MSC/78/26/Add.1, anexo 5, resolución MSC.155(78).

[24] Ibíd., anexo 3, resolución MSC.153(78).

[25] Ibíd., anexo 34, resolución MSC.167(78).

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;

55. *Exhorta* a los Estados que todavía no lo hayan hecho a que pasen a ser partes en el Protocolo de 1996 del Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, de 1972[26], y protejan y preserven el medio marino de todas las fuentes de contaminación y tomen medidas eficaces, con arreglo a su capacidad científica, técnica y económica, para prevenir, reducir y, cuando sea posible, eliminar la contaminación causada por el vertimiento o la incineración en el mar de desechos u otras materias;

56. *Acoge favorablemente* que la Organización Marítima Internacional aprobara las enmiendas al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, modificado por el Protocolo de 1978, que prevé la eliminación acelerada de los buques cisterna de casco sencillo y un plan de eliminación gradual del transporte de combustible líquido pesado en buques cisterna de casco sencillo[27];

57. *Acoge también favorablemente* que la Organización Marítima Internacional aprobara el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques[28], e insta a los Estados a que pasen a ser partes en ese Convenio;

58. *Exhorta* a todos los Estados que no lo hayan hecho todavía a que pasen a ser partes en el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques[29];

59. *Acoge con satisfacción* la adopción del Protocolo constitutivo de un Fondo suplementario de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos[30] e insta a los Estados a que pasen a ser partes en dicho Protocolo;

60. *Alienta* a los Estados a que formulen y promuevan conjuntamente, de conformidad con la Convención y otros instrumentos pertinentes, en el plano bilateral o regional, planes para imprevistos que permitan hacer frente a incidentes de contaminación, así como a otros incidentes en que haya probabilidades de que se produzcan efectos adversos considerables en el medio marino y en la biodiversidad marina;

61. *Observa con interés* la decisión adoptada en el 52° período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional de designar las aguas de Europa occidental zona marítima particularmente sensible[31];

62. *Acoge con satisfacción* la entrada en vigor del Convenio de Estocolmo sobre contaminantes orgánicos persistentes[32] y exhorta a todos los Estados que todavía no lo hayan hecho a que pasen a ser partes en ese Convenio;

63. *Exhorta* a los Estados a que sigan dando prioridad, de manera integrada e incluyente, a las medidas relacionadas con la contaminación del medio marino procedente de fuentes terrestres como parte de sus estrategias y programas nacionales de desarrollo sostenible, y lleven adelante la ejecución del Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra[33] y la Declaración de Montreal sobre la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra[34];

64. *Acoge con satisfacción* la resolución A.962 (23) de la Organización Marítima Internacional, aprobada el 5 de diciembre de 2003 y titulada “Directrices de la Organización Marítima Internacional

---

[26] IMO/LC.2/Circ.380.

[27] Comité de Protección del Medio Marino, documento MEPC 50/3, anexo 1, resolución MEPC.111(50).

[28] Organización Marítima Internacional, documento BWM/CONF/36, anexo.

[29] Organización Marítima Internacional, documento AFS/CONF/26, anexo.

[30] Protocolo de 2003 al Convenio internacional sobre el establecimiento de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (LEG/Conf.14/20).

[31] Comité de Protección del Medio Marino, documento MEPC 52/24, anexo 10, resolución MEPC.121(52).

[32] Naciones Unidas, número del registro del Tratado: No. 40214. Se puede consultar en www.pops.int.

[33] A/51/116, anexo II.

[34] Véase A/57/57, anexo I.B.

sobre el reciclado de buques", y pide a los Estados que cumplan esas Directrices para reducir al mínimo la contaminación marina;

65. *Acoge también con satisfacción* la labor que siguen llevando a cabo los Estados, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y las organizaciones regionales para aplicar el Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra, y alienta a los interesados a que atribuyan mayor importancia a la vinculación entre el agua dulce, la zona costera y los recursos marinos en el cumplimiento de los objetivos internacionales de desarrollo, incluidos los que figuran en la Declaración del Milenio[35] 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")[36], en particular la meta relativa al saneamiento, y el Consenso de Monterrey de la Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo[37];

66. *Exhorta* a los Estados a que adopten estrategias y programas para aplicar el enfoque de la ordenación integrado y basado en los ecosistemas elaborado por la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y otras organizaciones mundiales y regionales competentes, e insta a esas organizaciones a que cooperen en la preparación de una guía práctica que ayude a los Estados a este respecto;

67. *Toma nota* de la segunda parte de la adición al informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar[38], en que se describen las amenazas y los riesgos que se ciernen sobre los ecosistemas y la biodiversidad marinos vulnerables de las zonas situadas fuera de los límites de la jurisdicción nacional, así como los detalles de las medidas de conservación y ordenación relativas a estas cuestiones, preparado de conformidad con la solicitud que figura en el párrafo 52 de la resolución 58/240;

68. *Reafirma* la necesidad de que los Estados y las organizaciones internacionales competentes examinen urgentemente los medios de integrar y mejorar, con un criterio científico y con arreglo al Convenio y a otros acuerdos e instrumentos conexos, el control de los riesgos que corre la biodiversidad marina de los montes marinos, los arrecifes de coral de aguas frías, los respiraderos hidrotérmicos y otros accidentes submarinos;

69. *Acoge con satisfacción* la decisión VII/5 relativa a la diversidad biológica marina y costera, adoptada en la séptima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica[39];

70. *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;

71. *Acoge con satisfacción* la decisión VII/28, adoptada en la séptima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica, en que la Conferencia decidió establecer un grupo de trabajo especial de composición abierta sobre zonas protegidas[39], y alienta a que participen oceanólogos en el grupo de trabajo;

72. *Reafirma* la necesidad de que los Estados prosigan sus esfuerzos por 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, así como la creación de redes representativas de tales zonas para 2012;

---

[35] Véase resolución 55/2.

[36] *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.

[37] *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 I, anexo.

[38] A/59/62/Add.1.

[39] Véase UNEP/CBD/COP/7/21, anexo.

73. *Decid*e establecer un Grupo de Trabajo especial oficioso de composición abierta encargado de estudiar las cuestiones relativas a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina fuera de las zonas de jurisdicción nacional, a fin de:

a) Pasar revista a las actividades anteriores y presentes de las Naciones Unidas y de otras organizaciones internacionales competentes en lo relativo a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina fuera de las zonas de jurisdicción nacional;

b) Examinar los aspectos científicos, técnicos, económicos, jurídicos, ambientales, socioeconómicos y de otro tipo de estas cuestiones;

c) Determinar las cuestiones y los elementos principales respecto de los cuales convendría hacer estudios de base más detallados para facilitar su examen por los Estados;

d) Indicar, cuando proceda, opciones y enfoques posibles para promover la cooperación y la coordinación internacionales con miras a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina fuera de las zonas de jurisdicción nacional;

74. *Pide* al Secretario General que le informe de las cuestiones mencionadas en el párrafo 73 *supra*, en su sexagésimo período de sesiones, en el contexto de su informe sobre los océanos y el derecho del mar, con objeto de prestar asistencia al Grupo de Trabajo especial oficioso de composición abierta en la preparación de su programa, en consulta con todos los organismos internacionales competentes, que convoque la reunión del Grupo de Trabajo en Nueva York, dentro de los seis meses siguientes a la distribución del informe, y que tome las disposiciones necesarias para que la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar preste apoyo a la realización de su labor;

75. *Alienta* a los Estados a incluir especialistas en las delegaciones que asistirán a la reunión del Grupo de Trabajo;

76. *Reconoce* la importancia de dar una difusión amplia a las conclusiones del Grupo de Trabajo;

77. *Insta* a los Estados y a los organismos mundiales y regionales competentes a cooperar mejor en la protección y conservación de los manglares, los lechos de algas marinas y los arrecifes de coral, incluso mediante el intercambio de información;

78. *Reitera su apoyo* a la Iniciativa internacional sobre los arrecifes de coral y toma nota del décimo Simposio internacional sobre los arrecifes de coral, celebrado en Okinawa (Japón) en 2004, apoya la labor realizada en cumplimiento del Mandato de Yakarta sobre la diversidad biológica marina y costera[40], y el programa de trabajo elaborado sobre la diversidad biológica marina y costera[41], y toma nota de los progresos logrados por la Iniciativa y por otros órganos competentes para incorporar los ecosistemas de los arrecifes de coral de aguas frías a sus programas;

79. *Alienta* a los Estados a cooperar, directamente o por conducto de órganos internacionales competentes, en el intercambio de información en los casos de accidentes relacionados con buques extranjeros y en la promoción del desarrollo de técnicas de evaluación económica, tanto para restaurar los sistemas de arrecifes de coral como para determinar su valor no relacionado con el uso;

80. *Destaca* la necesidad de incorporar la ordenación 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;

XI

CIENCIAS DEL MAR

81. *Exhorta* a los Estados a que, a título individual o en colaboración mutua o con las organizaciones y organismos internacionales competentes, mejoren sus conocimientos y su comprensión de los

[40] Véase A/51/312, anexo II, decisión II/10.

[41] UNEP/CBD/COP/7/21, anexo, decisión VII/5, anexo I.

fondos marinos, y en particular del alcance y la vulnerabilidad de la biodiversidad y los ecosistemas de esos fondos, intensificando sus actividades de investigación científica sobre los fondos marinos de conformidad con la Convención;

82. *Señala* las posibilidades que encierran los hidratos de gas como fuente de desarrollo energético, así como sus posibles riesgos, incluidos los derivados del cambio climático, y alienta a los Estados y, cuando proceda, a la Autoridad y a la comunidad científica internacional a que continúen cooperando para profundizar el conocimiento de este tema e investigar la viabilidad, metodología, seguridad e impacto ambiental de la extracción de los hidratos de gas de los fondos marinos, así como de su distribución y utilización;

83. *Señala también* las posibilidades que encierran las cortezas de ferromanganeso ricas en cobalto y los sulfuros polimetálicos como fuentes importantes de minerales y, en este contexto, alienta a los Estados, a la Autoridad y a la comunidad científica a cooperar en la exploración de esas posibilidades y reducir al mínimo el impacto de la exploración para el medio ambiente;

XII

Proceso ordinario de presentación de informes y evaluación del estado del medio marino a escala mundial, incluidos los aspectos socioeconómicos

84. *Toma nota* del informe relativo al 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")[42], que se organizó para examinar y revisar el proyecto de documento preparado por el grupo de expertos, así como de su proyecto de conclusiones;

85. *Reconoce* la urgente necesidad de iniciar la primera fase, la "Evaluación de evaluaciones", como etapa preparatoria conducente al establecimiento del proceso ordinario previsto en el Plan de Aplicación de las Decisiones de Johannesburgo[3] y las resoluciones 57/141 y 58/240;

86. *Pide* al Secretario General que organice el 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, del 13 al 15 de junio de 2005, con participación de representantes de los Estados, las organizaciones, los organismos y programas competentes del sistema de las Naciones Unidas, otras organizaciones intergubernamentales competentes y las organizaciones no gubernamentales interesadas, con objeto de seguir examinando las cuestiones relacionadas con el establecimiento del proceso, incluido el alcance de éste y la constitución de un grupo de trabajo encargado de emprender la primera fase, la "Evaluación de evaluaciones";

87. *Pide también* al Secretario General que le presente, en su sexagésimo período de sesiones, el informe anual sobre los progresos en el establecimiento del mencionado proceso ordinario;

XIII

Cooperación regional

88. *Destaca una vez más* la importancia de las organizaciones y los arreglos regionales para la cooperación y la coordinación en la ordenación integrada de los océanos y, donde existan estructuras regionales propias dedicadas a los diferentes aspectos de la ordenación de los océanos, como la protección ambiental y la conservación de los ecosistemas marinos, la ordenación de la pesca, la navegación, la investigación científica y la delimitación marítima, insta a que, cuando proceda, esas estructuras colaboren para conseguir una cooperación y una coordinación óptimas;

89. *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 nego-

[42] A/59/126.

ciaciones 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 y resolver controversias pendientes de carácter territorial o relativas a fronteras terrestres o marítimas, y exhorta a los Estados y a otras entidades en condiciones de hacerlo a que contribuyan a esos fondos;

XIV

Proceso de consultas oficiosas de composición abierta sobre los océanos y el derecho del mar

90. *Pide* al Secretario General que convoque la sexta reunión del Proceso de consultas en Nueva York del 6 al 10 de junio de 2005, que proporcione a dicha reunión los servicios necesarios para realizar su cometido y que tome las medidas del caso para que se le preste apoyo;

91. *Recuerda* su decisión de examinar nuevamente la eficacia y la utilidad del Proceso de consultas en su sexagésimo período de sesiones;

92. *Recomienda* que, en sus deliberaciones acerca del informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar, el Proceso de consultas organice el debate en torno a las siguientes cuestiones:

a) La pesca y su contribución al desarrollo sostenible;

b) Los desechos marinos;

así como las cuestiones debatidas en reuniones anteriores;

XV

Coordinación y cooperación entre organismos

93. *Señala* que se ha establecido la Red para los Océanos y Zonas Costeras (ONU-Océanos), que es un nuevo mecanismo de coordinación entre organismos para las cuestiones relativas a los océanos y las costas, cuya creación fue solicitada en el párrafo 69 de la resolución 58/240;

94. *Insta* a todos los programas, fondos y organismos especializados pertinentes de las Naciones Unidas y demás organizaciones del sistema de las Naciones Unidas a que establezcan una relación estrecha y permanente con la ONU-Océanos, e insta también a las instituciones financieras internacionales, las organizaciones intergubernamentales y de otro tipo competentes y la Autoridad, así como las secretarías de los acuerdos multilaterales relativos al medio ambiente, a que participen;

95. *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 lleven a cabo actividades relacionadas con los asuntos oceánicos y el derecho del mar y ponga de relieve los párrafos que más se apliquen a ellos, 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;

96. *Invita* a las organizaciones internacionales competentes, así como a las instituciones financieras, a tener la presente resolución particularmente en cuenta en sus programas y actividades y a contribuir a la preparación del informe amplio del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar;

97. *Alienta* a las organizaciones patrocinadoras del Grupo mixto de expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino a que sigan apoyando el proceso de reestructuración del Grupo mixto de expertos y proporcionándole la asistencia necesaria;

XVI

Actividades de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar

98. *Expresa su reconocimiento* al Secretario General por el informe anual amplio sobre los océanos y el derecho del mar y su adición[5], preparado por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, así como por las otras actividades de la División, de conformidad con las disposiciones de la Convención y con el mandato establecido en las resoluciones 49/28, 52/26, 54/33, y 56/12, de 28 de noviembre de 2001;

99. *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, en el marco del presupuesto aprobado de la Organización, se pongan a disposición de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar recursos suficientes para que desempeñe esas funciones;

100. *Invita* a los Estados Miembros y otras entidades que estén en condiciones de hacerlo a apoyar las actividades de capacitación de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, incluidas, en particular, las encaminadas a ayudar a los Estados en desarrollo a preparar su presentación de información a la Comisión, y el programa Train-Sea-Coast de la División;

XVII

Sexagésimo período de sesiones de la Asamblea General

101. *Pide* al Secretario General que le presente, en su sexagésimo período de sesiones, un informe sobre la aplicación de la presente resolución, que incluya otros acontecimientos y cuestiones relacionados con los asuntos oceánicos y el derecho del mar, en el contexto de su informe anual amplio sobre los océanos y el derecho del mar, y que presente el informe con arreglo a las modalidades establecidas en las resoluciones 49/28, 52/26 y 54/33, y pide también al Secretario General que ponga el informe a disposición de los interesados, en su actual formato amplio, por lo menos seis semanas antes de la reunión del Proceso de consultas;

102. *Señala* que el informe a que se hace referencia en el párrafo 101 *supra* se presente 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;

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

56a. sesión plenaria
17 de noviembre de 2004

2. RESOLUCIÓN 59/25 DE LA ASAMBLEA GENERAL, DE 17 DE NOVIEMBRE DE 2004: 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 su resolución 58/14, de 24 de noviembre de 2003,

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 lo dispuesto en 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, incluso disposiciones sobre la cooperación subregional y regional en materia de aplicación, el arreglo vinculante de controversias y los derechos y obligaciones de los Estados en lo que respecta a la autorización del uso de buques de su pabellón para la pesca en alta mar, y 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 el desarrollo de 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,

Tomando nota con satisfacción de 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 Alimentación[4], y reconociendo que mejorar a largo plazo el conocimiento y la comprensión de la situación y las tendencias de la pesca es una base fundamental de la política y la ordenación pesquera tendentes a dar aplicación al Código,

Reconociendo la necesidad de ejecutar 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,

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, principalmente como resultado de la pesca no autorizada, la insuficiencia de medidas de ordenación, los subsidios perjudiciales y la capacidad de pesca excesiva, entre otros factores,

Preocupada porque las actividades pesqueras ilegales, no declaradas y no reglamentadas amenazan con causar una reducción considerable de las poblaciones de algunas especies de peces y graves da-

---

[1] *Instrumentos relativos a la pesca internacional, con índice alfabético por temas* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.98.V.11), sección I; véase también A/CONF.164/37.

[2] Véase *El Derecho del Mar: Texto oficial de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 y del 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, con un índice temático y pasajes del Acta Final de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.97.V.10).

[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*, 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.

ños a los ecosistemas marinos, en perjuicio de la pesca sostenible, así como de la seguridad alimentaria y las economías de muchos Estados, en particular de los Estados en desarrollo,

Tomando nota con satisfacción de la resolución 6/2003, aprobada el 9 de diciembre de 2003, por la Conferencia de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, que trata de los medios de prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada[6],

Reconociendo que el control inadecuado por parte de los Estados de los buques de su pabellón, incluidos los que pescan peces transzonales y peces altamente migratorios, y la insuficiencia de medidas de supervisión, control y vigilancia continúan agudizando el problema de la sobrepesca,

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

Observando que la contribución de la acuicultura a la oferta mundial de pescado ofrece a los países en desarrollo cada vez más posibilidades de aumentar la seguridad alimentaria y reducir la pobreza así como de satisfacer la demanda futura de pescado para el consumo, teniendo presente el artículo 9.1.4 del Código,

Destacando las circunstancias que afectan a la pesca en muchos Estados en desarrollo, especialmente los Estados de África y los pequeños Estados insulares en desarrollo, y reconociendo la necesidad urgente de fomentar la capacidad de dichos Estados para ayudarlos a cumplir las obligaciones que les incumben en virtud de los instrumentos internacionales y a beneficiarse de los recursos pesqueros,

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 a nivel mundial, regional, subregional y nacional en las esferas de la reunión de datos, el intercambio de información, el fomento de la capacidad y la formación, entre otras, 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")[7], 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 menoscaben la eficacia de las medidas de conservación y ordenación adoptadas de conformidad con el derecho internacional y aprobadas a nivel nacional, subregional, regional o mundial,

Reconociendo también la necesidad urgente de que se adopten medidas a todos los niveles para garantizar el aprovechamiento y la ordenación sostenibles de los recursos pesqueros a largo plazo mediante la aplicación amplia del criterio de precaución y de medidas adecuadas para reducir la contaminación, los desechos y otros factores, como los descartes y las capturas con aparejos perdidos o abandonados, 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 algunas 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 trascendencia 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 la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y las organizaciones y los arreglos regionales y subregionales de ordenación pesquera en lo que respecta a la conservación y ordenación de los tiburones, y observando con preocupación

---

[6] Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, *Informe de la Conferencia de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, 32° período de sesiones, Roma, 29 de noviembre a 9 de diciembre de 2003* (C 2003/REP).

[7] *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.

que sólo un número reducido de países ha aplicado el Plan de Acción Internacional para la conservación y ordenación de los tiburones,

Observando con satisfacción los resultados de la tercera ronda de consultas oficiosas de los Estados partes en el Acuerdo, celebradas en Nueva York el 8 de julio de 2004,

Tomando nota con reconocimiento del informe del Secretario General[8], incluida la sección en que se señalan los riesgos actuales para la diversidad biológica marina de los ecosistemas marinos vulnerables relacionados con la actividad pesquera y las medidas de conservación y ordenación adoptadas en los planos mundial, regional, subregional o nacional para hacer frente a esos problemas, en particular la importante función que cumple el informe al integrar y divulgar información relativa al desarrollo sostenible de los recursos marinos vivos del mundo,

Expresando preoupación 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 debe hacerse todo lo posible para asegurar que la aplicación de la resolución 46/215 en algunas partes del mundo no provoque el traslado a otras partes de las redes de enmalle y deriva, cuya utilización es contraria a esa resolución,

Expresando preoupación por los informes en que se señala que siguen disminuyendo las aves marinas, en particular los albatros, como consecuencia de la mortalidad incidental de esas aves durante la pesca con palangre, y otras especies marinas, como tiburones y otras especies de peces de aleta y tortugas marinas, a causa de la mortalidad incidental, y reconociendo los importantes esfuerzos de varias organizaciones regionales de ordenación pesquera por reducir la captura incidental durante la pesca con palangre,

Acogiendo con beneplácito el hecho de 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 arreglos regionales y subregionales de ordenación pesquera, hayan adoptado medidas apropiadas para aplicar las disposiciones del Acuerdo,

Reconociendo la notable contribución de la pesca sostenible a la seguridad alimentaria, los ingresos y la riqueza de las generaciones presentes y futuras,

I

LOGRO DE LA PESCA SOSTENIBLE

1. *Reafirma* la importancia que asigna a la conservación a largo plazo, a la ordenación y al aprovechamiento sostenible 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 plasmado en las disposiciones pertinentes de la Convención[2], 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 Acuerdo[1];

2. *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;

3. *Reafirma* la importancia del Plan de Aplicación de las Decisiones de Johannesburgo en relación con la pesca, en particular el compromiso contraído en él de restablecer las poblaciones de peces agotadas con carácter urgente y, cuando sea posible, a más tardar en el año 2015[9];

4. *Insta* a todos los Estados a que apliquen ampliamente el criterio de precaución y el criterio basado en los ecosistemas en la conservación, ordenación y explotación de las poblaciones de peces,

[8] A/59/298.

[9] Véase *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, párrafo 31 *a*).

especialmente las de peces transzonales y las de peces altamente migratorios, y exhorta a los Estados partes en el Acuerdo a que, como cuestión prioritaria, apliquen plenamente las disposiciones del artículo 6 del Acuerdo;

II

Cumplimiento del 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

5. *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, mientras tanto, consideren la posibilidad de aplicarlo provisionalmente;

6. *Destaca* la importancia de que se apliquen efectivamente las disposiciones del Acuerdo, incluidas las relativas a la cooperación bilateral, regional y subregional en la ejecución, e insta a que se continúen desplegando esfuerzos a este respecto;

7. *Acoge con beneplácito* la entrada en vigor, el 19 de junio de 2004, de la Convención sobre la conservación y ordenación de las poblaciones de peces altamente migratorios del Océano Pacífico occidental y central, y alienta a los Estados pertinentes a que pasen a ser partes en esa Convención, de conformidad con sus disposiciones;

8. *Acoge con beneplácito también* la reunión inaugural de la Comisión de la Organización de la Pesca del Atlántico Suroriental, celebrada en Swakopmund (Namibia) del 9 al 13 de marzo de 2004, así como el ritmo sostenido con que la organización está comenzando a funcionar y asumir todas las competencias que le corresponden en materia de conservación y ordenación de recursos en la zona de la Convención sobre la conservación y ordenación de los recursos pesqueros en el Océano Atlántico Sudoriental, y alienta a los Estados signatarios y a otros Estados que tengan un interés real, cuyos buques exploten en dicha zona recursos pesqueros a los que sea aplicable la Convención, a que pasen a ser partes en la Convención y, mientras tanto, consideren la posibilidad de aplicar provisionalmente la Convención y las medidas en ella establecidas, para asegurar que los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón apliquen esas medidas;

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

10. *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 arreglo subregional o regional de ordenación pesquera pertinente, informen a todos los Estados cuyos buques pesquen en alta mar en la subregión o región 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;

11. *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 arreglos subregionales o regionales de ordenación pesquera pertinentes;

12. *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 prestar asistencia 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 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 pesqueros;

13. *Recuerda* el párrafo 10 de su resolución 58/14, en el que decidió establecer un Fondo de Asistencia en virtud de la parte VII del Acuerdo para prestar asistencia a los Estados partes en desarrollo en la aplicación del 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;

14. *Observa con satisfacción* que las Naciones Unidas y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación han concertado un acuerdo sobre la administración del Fondo de Asistencia;

15. *Hace hincapié* en la importancia de establecer contactos con organizaciones donantes que puedan contribuir al programa de asistencia, y especialmente al Fondo de Asistencia;

16. *Pide* al Secretario General que en el primer semestre de 2006 convoque, con arreglo al artículo 36 del Acuerdo, una conferencia de revisión de una semana de duración con miras a evaluar la eficacia del Acuerdo a los efectos de asegurar la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, y que preste la asistencia necesaria y proporcione los servicios que hagan falta para la conferencia de revisión;

17. *Pide también* al Secretario General que presente a la conferencia un informe amplio, preparado en cooperación con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y conforme al párrafo 2 del artículo 36 del Acuerdo;

18. *Recuerda* el párrafo 6 de su resolución 56/13 y pide al Secretario General que convoque una cuarta ronda de consultas oficiosas de los Estados partes en el Acuerdo con el principal pero no exclusivo propósito de examinar cuestiones relacionadas con la preparación de la conferencia de revisión que será convocada por el Secretario General de conformidad con el artículo 36 del Acuerdo, y de hacer las recomendaciones que correspondan a la Asamblea General;

19. *Pide* 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 el Acuerdo, así como 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 sobre el Desarrollo Sostenible, el Banco Mundial, el Fondo para el Medio Ambiente Mundial y otras instituciones financieras internacionales competentes, las organizaciones y los arreglos subregionales y regionales de ordenación pesquera, otros órganos pesqueros y las organizaciones no gubernamentales pertinentes a que asistan como observadores a la cuarta ronda de consultas oficiosas de los Estados partes en el Acuerdo;

III

Instrumentos conexos en materia de pesca

20. *Destaca* la importancia de que se apliquen eficazmente las disposiciones del Acuerdo de Cumplimiento[7] e insta a que se continúen desplegando esfuerzos a este respecto;

21. *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 hayan pasado a ser partes en el Acuerdo a que lo hagan con carácter prioritario y, mientras tanto, consideren la posibilidad de aplicarlo provisionalmente;

22. *Insta* a las partes en el Acuerdo de Cumplimiento a que intercambien información sobre la aplicación de dicho Acuerdo;

23. *Insta* a los Estados y las organizaciones y los arreglos subregionales y regionales de ordenación pesquera a que apliquen el Código[3] y promuevan su aplicación en los ámbitos de su competencia;

24. *Insta* a los Estados a que, con carácter prioritario, apoyen la aplicación a nivel nacional y regional de la Estrategia para mejorar la información sobre la situación y las tendencias de la pesca de captura[4], haciendo especial hincapié en el fomento de la capacidad de los países en desarrollo;

25. *Insta también* 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;

IV

Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada

26. *Hace hincapié una vez más en su profunda preocupación* ante el hecho de 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 para dar cumplimiento al Plan de Acción Internacional para prevenir, impedir y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación;

27. *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 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, sin una supervisión efectiva de sus actividades, 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;

28. *Afirma* la necesidad de reforzar, según sea necesario, 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 modo 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 en los esfuerzos dirigidos a hacer frente a las actividades pesqueras de ese tipo, incluidos, entre otros, la elaboración 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, en particular para obtener datos sobre las capturas mundiales, por conducto de organizaciones y arreglos subregionales y regionales de ordenación pesquera;

29. *Alienta* a los Estados a que estudien la posibilidad de afiliarse a la Red Internacional de supervisión, control y vigilancia de las actividades relacionadas con la pesca, una red de voluntarios integrada por profesionales en la esfera de la supervisión, el control y la vigilancia que facilita el intercambio de información y ayuda a los países a atender a las obligaciones que les imponen los acuerdos internacionales, en particular el Acuerdo de Cumplimiento;

30. *Pide* al Secretario General que, en su sexagésimo primer período de sesiones, le informe sobre el estudio realizado por la Organización Marítima Internacional, en cooperación con otras organizaciones internacionales competentes, de resultas de la invitación que les formuló en las resoluciones 58/240, de 23 de diciembre de 2003, y 58/14 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 obligaciones de los Estados del pabellón establecidos en los instrumentos internacionales aplicables;

31. *Insta* 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 buques deficientes y las actividades pesqueras ilegales, no declaradas y no reglamentadas;

32. *Alienta* a la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y a las organizaciones y los arreglos subregionales y regionales de ordenación pesquera a que sigan elaborando

ideas con miras a hallar la manera de disuadir a los armadores y explotadores de incumplir los requisitos impuestos por los Estados del pabellón en el desempeño de los deberes y obligaciones que les incumben con arreglo a los instrumentos internacionales pertinentes;

33. *Reconoce* el compromiso asumido en el Plan de Aplicación de las Decisiones de Johannesburgo de que los Estados elaboren y ejecuten, con carácter urgente, planes de acción nacionales y, cuando corresponda, regionales, con el fin de dar cumplimiento, para 2004 a más tardar, al Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y establecer medios eficaces de vigilancia, información y ejecución, así como de supervisión de los buques de pesca, incluso por los Estados del pabellón, a fin de fomentar la aplicación del Plan de Acción Internacional, y hace un llamamiento a los Estados para que se adhieran a ese compromiso con carácter prioritario;

34. *Reconoce también* que la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada se lleva a cabo frecuentemente mediante el trasbordo no declarado o incorrectamente declarado de las capturas en alta mar, e insta a los Estados a que, directamente o por conducto de las organizaciones y los arreglos subregionales y regionales de ordenación pesquera competentes, establezcan, según proceda, sistemas amplios para la vigilancia y el control de los transbordos en alta mar;

35. *Insta* a las organizaciones y los arreglos regionales y subregionales de ordenación pesquera competentes a que adopten medidas eficaces contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada mediante la elaboración, entre otras cosas, de un registro de buques autorizados a faenar en la zona de su competencia, de conformidad con el Código;

36. *Encomia* a la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación por sus actividades de lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, especialmente su iniciativa de organizar la consulta técnica intergubernamental sobre el papel del Estado del puerto en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, celebrada del 31 de agosto al 2 de septiembre de 2004, y acoge con beneplácito el resultado de esa consulta;

37. *Insta* a los Estados a que eliminen los subsidios que contribuyen a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, al tiempo que se concluyen las iniciativas emprendidas en la Organización Mundial del Comercio para aclarar y mejorar las normas sobre subsidios de pesca, teniendo en cuenta la importancia que tiene este sector para los países en desarrollo;

38. *Reconoce* la necesidad de que los Estados del puerto aumenten el control para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, e insta a los Estados a que cooperen, especialmente a nivel regional y por conducto de las organizaciones y los arreglos regionales y subregionales de ordenación pesquera, así como mediante su participación, según proceda, en los esfuerzos de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, en colaboración con la Organización Marítima Internacional, para resolver cuestiones sustantivas relativas al papel del Estado del puerto, observando que dichos esfuerzos incluyen la elaboración de un proyecto de sistema modelo de medidas que pueden adoptar los Estados del puerto con el fin de prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada;

V

Capacidad de pesca excesiva

39. *Pide* a los Estados y las organizaciones y los arreglos regionales y subregionales de ordenación pesquera competentes que adopten con carácter prioritario medidas eficaces para mejorar la ordenación de la capacidad de pesca y llevar a efecto, a más tardar en 2005, el Plan de Acción Internacional para la ordenación de la capacidad pesquera, teniendo en cuenta la necesidad de evitar, mediante dichas medidas, la transferencia de capacidad de pesca a otras zonas o recursos pesqueros, entre ellas, pero no exclusivamente, las zonas afectadas por la sobreexplotación o el agotamiento de las poblaciones de peces;

40. *Insta* a los Estados a que eliminen los subsidios que contribuyen a la capacidad de pesca excesiva, al tiempo que se concluyen las iniciativas emprendidas en la Organización Mundial del Comercio para aclarar y mejorar las normas sobre subsidios de pesca, teniendo en cuenta la importancia que tiene este sector para los países en desarrollo;

41. *Observa con satisfacción* que por lo menos 17 Estados del pabellón han facilitado a la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación información sobre más de 5.500 buques pesqueros autorizados a faenar en alta mar y que esa información se ha ingresado en la base de datos sobre esas autorizaciones establecida por la organización de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI del Acuerdo de Cumplimiento, e insta a los Estados y entidades a que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo X del Acuerdo de Cumplimiento que han pasado a ser partes en ese Acuerdo a que establezcan un registro de buques de pesca autorizados a faenar en alta mar y, de conformidad con lo dispuesto en los artículos IV y VI del Acuerdo de Cumplimiento, pongan dicho registro a disposición de la Organización con carácter prioritario y le notifiquen de inmediato cualquier modificación de dicho registro;

42. *Pide* a todos los Estados que presten asistencia a esa labor de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y que adopten medidas para detener el aumento del número de buques de pesca en gran escala, de conformidad con el Plan de Acción Internacional para la ordenación de la capacidad pesquera;

43. *Acoge con beneplácito* los importantes resultados de la Consulta técnica para examinar los progresos y promover la plena ejecución del Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y el Plan de Acción Internacional para controlar la capacidad de pesca, convocada por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y celebrada del 24 al 29 de junio de 2004, en que se recomendó al Comité de Pesca de la Organización y a las demás organizaciones y arreglos regionales y subregionales de ordenación pesquera competentes que adoptaran medidas concretas en relación con la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y la capacidad de pesca excesiva, y se sugirieron también medidas que podrían tomar los Estados y las entidades pesqueras con respecto al aumento de la capacidad de pesca de determinadas operaciones pesqueras en el Océano Pacífico central y occidental;

VI

Pesca de altura en gran escala con redes de enmalle y deriva

44. *Reafirma* la importancia que asigna al cumplimiento sistemático de 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 hacer cumplir cabalmente las medidas recomendadas en esas resoluciones;

VII

Capturas incidentales y descartes

45. *Insta* a los Estados, las organizaciones internacionales competentes y las organizaciones y los arreglos regionales y subregionales de ordenación pesquera que todavía no lo hayan hecho a que adopten medidas para reducir o eliminar las capturas incidentales, las capturas mediante aparejos perdidos o abandonados, los descartes y las pérdidas posteriores a la pesca, incluida la pesca de peces juveniles, de conformidad con el derecho internacional y los instrumentos internacionales pertinentes, incluido el Código, y, en particular, que examinen 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 juveniles, teniendo en cuenta la importancia de asegurar la confidencialidad de esa información, y el apoyo a estudios e investigaciones que ayuden a reducir o eliminar las capturas incidentales de peces juveniles;

46. *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, si procede, en las organizaciones regionales y subregionales encargadas de la conservación de las especies capturadas accidentalmente durante las faenas de pesca y, en particular, señala a ese respecto la

Convención Interamericana para la protección y conservación de las tortugas de mar y sus hábitat, los instrumentos regionales de conservación de las tortugas de mar en las regiones del África occidental, el Gran Caribe y el Océano Índico y Asia Sudoriental, la labor del Centro de Desarrollo Pesquero del Asia Sudoriental en relación con la conservación y ordenación de las tortugas de mar, el Acuerdo sobre los pequeños cetáceos del Mar Báltico y el Mar del Norte[10] y el Acuerdo sobre la conservación de los cetáceos del Mar Negro, el Mar Mediterráneo y la zona atlántica contigua;

47. *Observa con satisfacción* la entrada en vigor, el 1° de febrero de 2004, del Acuerdo para la conservación de albatros y petreles en el marco de la Convención sobre la conservación de las especies migratorias de animales silvestres, y alienta a los Estados pertinentes que aún no lo hayan hecho a que pasen a ser partes en el Acuerdo, de conformidad con sus disposiciones;

48. *Observa también con satisfacción* las actividades que realiza la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, en cooperación con los organismos y programas competentes de las Naciones Unidas, en particular el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial, con el fin de promover la reducción de las capturas incidentales y los descartes en las actividades de pesca;

49. *Toma nota* de la Consulta técnica sobre la conservación y la ordenación de la tortuga de mar, que organizará la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación del 29 de noviembre al 2 de diciembre de 2004, y alienta a los Estados a participar activamente en esa labor;

VIII

Cooperación subregional y regional

50. *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 arreglos subregionales o regionales de ordenación pesquera competentes, a fin de asegurar la eficiencia de la conservación y la ordenación de esas poblaciones;

51. *Alienta* a los Estados que pescan poblaciones de peces transzonales y poblaciones de peces altamente migratorios en alta mar y a los Estados ribereños pertinentes a que, donde exista una organización o un arreglo 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 arreglo o conviniendo en aplicar las medidas de conservación y ordenación establecidas por tales organizaciones o arreglos;

52. *Invita*, a ese respecto, a las organizaciones y a los arreglos subregionales y regionales de ordenación pesquera a que aseguren 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 acuerdos, de conformidad con la Convención y el Acuerdo;

53. *Alienta* a los Estados ribereños 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 arreglos 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 tipo de arreglos adecuados a fin de asegurar la conservación y ordenación de esas poblaciones y participen en la labor de tales organizaciones o arreglos;

54. *Acoge con beneplácito* la iniciación de las negociaciones y los trabajos preparatorios en curso para establecer organizaciones o arreglos regionales y subregionales de ordenación pesquera en relación con varias pesquerías, e insta a los participantes en esas negociaciones a que apliquen las disposiciones de la Convención y del Acuerdo en su labor;

55. *Observa con satisfacción*, a ese respecto, que el Comité de Pesca para el Atlántico Centro-oriental recomendó recientemente que se estableciera un grupo de trabajo entre períodos de sesiones

[10] Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1772, No. 30865.

que se encargara de estudiar la viabilidad de fortalecer la ordenación regional de la pesca en esa región, alienta a los Estados interesados y las organizaciones competentes a que trabajen con ahínco para cumplir esa recomendación y señala la importante contribución del Programa Regional de Ordenación de la Pesca del Caribe a ese proceso;

56. *Alienta* a los Estados a que elaboren políticas sobre los océanos y mecanismos de gestión integrada, inclusive en los planos subregional y regional, en que se prevea la asistencia a los Estados en desarrollo para que puedan lograr estos objetivos y se promueva el mejoramiento de la cooperación entre las organizaciones regionales de ordenación pesquera y otras entidades regionales, como los programas y convenios relativos a los mares regionales del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente;

57. *Alienta* a las organizaciones o los arreglos subregionales o regionales de ordenación pesquera y a los Estados y entidades a que se hace referencia en la Convención y en el apartado *b*) del párrafo 2 del artículo 1 del Acuerdo que son miembros de esas organizaciones o arreglos o participan en ellos, a que estudien la posibilidad de adoptar, cuando corresponda y de conformidad con el derecho internacional, medidas de conservación y ordenación de las poblaciones de peces respecto de las cuales tengan competencia pero que todavía no sean objeto de tales medidas, en particular aquellas poblaciones que tengan antecedentes de vulnerabilidad, según los datos científicos estén disminuyendo o se hallen sujetas a un plan de acción internacional de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación;

IX

Pesca responsable en el ecosistema marino

58. *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 marino[11] y de la decisión VII/11[12] 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;

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

60. *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 arreglos regionales y subregionales de ordenación pesquera y otras organizaciones intergubernamentales competentes que todavía no lo hayan hecho a que adopten medidas para resolver 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;

61. *Pide* al Secretario General que en su próximo informe sobre la pesca incluya información referente a las medidas adoptadas por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, en particular su programa de mares regionales, la Organización Marítima Internacional, las organizaciones y los arreglos regionales y subregionales de ordenación pesquera y otras organizaciones intergubernamentales competentes para dar efecto al párrafo 60 *supra*;

62. *Insta* a los Estados a que ratifiquen y apliquen los acuerdos internacionales pertinentes, incluido el anexo V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, modificado por el Protocolo de 1978;

---

[11] E/CN.17/2002/PC.2/3, anexo.

[12] Véase UNEP/CBD/COP/7/21, anexo.

63. *Exhorta* a los Estados, cuando proceda, a que establezcan sistemas para recuperar los aparejos y redes perdidos;

64. *Observa* que en 2005 se celebrará el décimo aniversario de la aprobación del Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra[13] 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;

65. *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 arreglos subregionales y regionales de ordenación pesquera, cuando corresponda, y otros organismos intergubernamentales competentes a que cooperen a fin de lograr una acuicultura sostenible, incluso mediante el intercambio de información, la elaboración de normas equivalentes sobre asuntos como la salud de los animales acuáticos y las cuestiones relacionadas con la salud y la seguridad humanas, de evaluar los posibles efectos positivos y negativos de la acuicultura, incluidos los socioeconómicos, para el entorno marino y costero, incluida la biodiversidad, y de adoptar métodos y técnicas pertinentes para reducir al mínimo y mitigar sus efectos adversos;

66. *Exhorta* a los Estados a que, ya sea por sí mismos o por conducto de organizaciones o arreglos regionales de ordenación pesquera, en los casos en que éstos sean competentes, adopten medidas con urgencia y estudien en cada caso por separado y sobre bases científicas, entre ellas la aplicación del criterio de precaución, la prohibición provisional de las prácticas destructivas, incluida la pesca con redes de arrastre de fondo que tiene efectos adversos para los ecosistemas marinos vulnerables como los montes marinos, los respiraderos hidrotérmicos y los arrecifes de coral de aguas frías de zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional, hasta que se hayan adoptado medidas adecuadas de conservación y ordenación con arreglo a la legislación internacional;

67. *Exhorta* a las organizaciones o los arreglos regionales de ordenación pesquera cuyo mandato comprende la regulación de la pesca en los fondos marinos a que adopten con urgencia, en las zonas bajo su jurisdicción, medidas de conservación y ordenación, de conformidad con el derecho internacional, para hacer frente a los efectos de las prácticas pesqueras destructivas, incluida la pesca con redes de arrastre de fondo que tiene efectos adversos para los ecosistemas marinos vulnerables, y aseguren el cumplimiento de esas medidas;

68. *Exhorta* a los miembros de las organizaciones o los arreglos regionales de ordenación pesquera que no estén facultados para regular la pesca en los fondos marinos y los efectos de la pesca para los ecosistemas marinos vulnerables a que, cuando proceda, amplíen las competencias de esas organizaciones o arreglos a este respecto;

69. *Exhorta* a los Estados a que cooperen con urgencia para establecer organizaciones o arreglos regionales de ordenación pesquera, cuando sea necesario y procedente, que estén facultados para regular la pesca en los fondos marinos y los efectos de la pesca para los ecosistemas marinos vulnerables en las zonas donde no existan organizaciones ni arreglos de ese tipo;

70. *Pide* al Secretario General que, en cooperación con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, incluya en su próximo informe sobre la pesca una sección relativa a las medidas adoptadas por los Estados y las organizaciones y los arreglos regionales de ordenación pesquera para dar efecto a lo dispuesto en los párrafos 66 a 69 *supra*, con miras a facilitar las deliberaciones sobre las cuestiones de que tratan esos párrafos;

71. *Conviene* en examinar, antes de que hayan transcurrido dos años, los progresos realizados en la adopción de medidas en respuesta a las peticiones que figuran en los párrafos 66 a 69 *supra*, a fin de formular nuevas recomendaciones, según sea necesario, en los ámbitos en que los arreglos sean insuficientes;

72. *Insta* a los Estados, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y las organizaciones y los arreglos subregionales o regionales de ordenación pesquera a que, con carácter prioritario, apliquen cabalmente el Plan de Acción Internacional para la conservación y orde-

[13] A/51/116, anexo II.

nación de los tiburones, entre otras cosas, mediante la realización de evaluaciones de las poblaciones de tiburones y la preparación y aplicación de planes de acción nacionales, reconociendo la necesidad que tienen algunos Estados, en particular los Estados en desarrollo, de recibir asistencia al respecto;

73. *Exhorta* a los Estados, incluidos los que trabajan por conducto de organizaciones y arreglos subregionales o regionales de ordenación pesquera en la aplicación del Plan de Acción Internacional para la conservación y ordenación de los tiburones, a que reúnan datos científicos relativos a las capturas de tiburones y a que consideren la posibilidad de adoptar medidas de conservación y ordenación, en particular donde las capturas de tiburones mediante pesca directa o indirecta tengan repercusiones importantes en las poblaciones de tiburones vulnerables o amenazadas, a fin de asegurar la conservación y ordenación de los tiburones y su aprovechamiento sostenible a largo plazo, incluso prohibiendo la pesca directa de tiburones realizada con el único fin de explotar sus aletas y adoptando medidas en relación con otros tipos de pesca a fin de reducir al mínimo los desechos y descartes provenientes de las capturas de tiburones y alentar el aprovechamiento cabal de los tiburones muertos;

74. *Pide* a la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación que formule programas para ayudar a los Estados, incluidos los Estados en desarrollo, a llevar a cabo las labores indicadas en el párrafo 73 *supra*, en particular la adopción de medidas de conservación y ordenación adecuadas que comprendan la prohibición de la pesca directa de tiburones realizada con el único fin de explotar sus aletas;

75. *Reafirma* las peticiones formuladas en el párrafo 50 de su resolución 58/14 e invita a la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación a proporcionar información al Secretario General, para que la incluya en su informe sobre la pesca sostenible, respecto del progreso realizado en la preparación del estudio allí mencionado, así como sobre los programas a que se hace referencia en el párrafo 74 *supra*, con miras a examinar en el sexagésimo segundo período de sesiones de la Asamblea General si es necesario adoptar más medidas;

X

Fomento de la capacidad

76. *Reitera* que tiene una importancia decisiva que los Estados cooperen directamente o, si hay lugar, 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 o ambas, 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, 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;

77. *Invita* a los Estados y las organizaciones intergubernamentales competentes a que creen proyectos, programas y asociaciones con las partes interesadas y movilicen recursos para aplicar efectivamente los resultados del Proceso africano para el desarrollo y la protección del medio marino y costero, y a que estudien la inclusión en esa labor de aspectos relacionados con la pesca;

78. *Invita* también a los Estados y las organizaciones intergubernamentales competentes a que prosigan las actividades de ordenación sostenible de la pesca y aumenten la rentabilidad financiera de ésta mediante el apoyo y fortalecimiento de las organizaciones regionales de ordenación pesquera competentes, según proceda, como el Programa Regional de Ordenación de la Pesca del Caribe, y acuerdos como la Convención sobre la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios del Pacífico central y occidental;

XI

Cooperación en el sistema de las Naciones Unidas

79. *Pide* a las partes pertinentes del sistema de las Naciones Unidas, las instituciones financieras internacionales y los organismos donantes que presten apoyo a las organizaciones regionales de ordena-

ción pesquera y a sus Estados miembros para incrementar su capacidad de cumplir y hacer cumplir las normas;

80. *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 los océanos y el derecho del mar;

81. *Invita* a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de la Secretaría, 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 período de sesiones de la Asamblea General

82. *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 trabajan en la materia, y las invite a proporcionar al Secretario General información pertinente a la aplicación de la presente resolución;

83. *Pide también* al Secretario General que, en su sexagésimo 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 los Estados, los 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 arreglos 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;

84. *Decide* incluir en el programa provisional de su sexagésimo 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
17 de noviembre de 2004

B. LEGISLACIÓN NACIONAL

1. M A D A G A S C A R

1. CÓDIGO MARÍTIMO
(2 de abril de 2004)[1]

SEGUNDA PARTE
COMERCIO MARÍTIMO

LIBRO 8. CRÉDITOS SOBRE BUQUES

TÍTULO A. GARANTÍAS MARÍTIMAS

CAPÍTULO 1
CRÉDITOS PRIVILEGIADOS SOBRE BUQUES

8.1.01. *Créditos privilegiados*

Se consideran créditos privilegiados sobre el buque y sobre el flete del viaje durante el cual se generó el crédito privilegiado, así como sobre los accesorios del buque y el flete adquiridos después del comienzo del viaje:

1. Las costas judiciales en que se hubiere incurrido en relación con la venta del buque y la distribución del producto,

2. Los derechos de tonelaje o de puerto y otras tasas e impuestos públicos de la misma especie, los honorarios de pilotaje, y los costos de custodia y conservación desde la llegada del buque al último puerto;

3. Los créditos resultantes de la contratación del capitán, la tripulación y otras personas empleadas a bordo;

4. Las remuneraciones debidas por actividades de salvamento y asistencia y la contribución del buque a las averías comunes;

5. Las indemnizaciones por colisión u otros accidentes de navegación, o por los daños causados a las instalaciones de los puertos y vías navegables, las indemnizaciones por lesiones físicas de los pasajeros y de la tripulación, las indemnizaciones por pérdida o avería de la carga o el equipaje;

6. Los créditos procedentes de contratos concertados y/o operaciones ejecutadas por el capitán fuera del puerto de amarre, en virtud de sus atribuciones jurídicas, para necesidades concretas de conservación del buque o continuación del viaje, sin distinguir si el capitán es o no propietario del buque o si el crédito es suyo o de los proveedores, reparadores, prestamistas u otros contratistas.

---

[1] Original: Francés.

Texto transmitido por la Misión Permanente de Madagascar mediante nota verbal No. 02-409/DELONU/5B/Droit de Mer, de fecha 9 de diciembre de 2002. La Parte I del Código Marítimo se publicó en el *Boletín del Derecho del Mar No. 56.*

8.1.02. *Privilegios de primer grado*

Los créditos privilegiados enunciados en el artículo 8.1.01 son de primer grado. Tienen preferencia sobre las hipotecas.

8.1.03. *Privilegios de segundo grado*

Los acreedores pueden también invocar los privilegios del derecho común, pero los créditos con estos privilegios son de segundo grado y se sitúan después de las hipotecas.

8.1.04. *Accesorios del buque*

Los accesorios del buque y del flete que se mencionan en el artículo 8.1.01 son:

1. Las indemnizaciones debidas al propietario por concepto de daños materiales sufridos por el buque y que no se hubieran reparado, o por pérdida del flete;

2. Las indemnizaciones debidas al propietario por concepto de averías comunes, en la medida en que éstas constituyan daños materiales causados en el buque y no reparados o pérdidas de flete;

3. Las remuneraciones debidas al propietario por concepto de asistencia prestada en el salvamento efectuado hasta el fin del viaje, una vez deducidos los importes atribuidos al capitán y otras personas empleadas en el buque.

Se asimilan al flete el precio del billete de pasajero y eventualmente la suma a tanto alzado que represente el flete, prevista para la limitación de la responsabilidad de los buques.

8.1.05. *Indemnización de seguro y subvención del Estado*

No se consideran accesorios del buque o del flete las indemnizaciones debidas al propietario en virtud de contratos de seguro, ni las primas, subvenciones u otros subsidios del Estado o de entidades públicas.

8.1.06. *Créditos resultantes del contrato de servicios*

Pese al artículo 8.1.01, el privilegio previsto en favor de las personas empleadas en el buque se aplicará al conjunto del flete debido para todos los viajes efectuados durante el curso del mismo contrato de empleo.

8.1.07. *Clasificación por viaje*

Los créditos privilegiados de cada viaje tienen primacía sobre los el viaje anterior.

Sin embargo, los créditos resultantes de un contrato único de empleo que cubra varios viajes tienen el mismo grado de privilegio que los créditos relativos al último de esos viajes.

8.1.08. *Clasificación dentro de un mismo viaje*

Los créditos relativos a un mismo viaje tienen privilegio en el orden en que están enunciados en el artículo 8.1.01. En caso de insuficiencia del precio, los créditos abarcados en cada uno de esos párrafos tienen privilegio del mismo grado y se pagarán a prorrata.

Sin embargo, los créditos indicados en los párrafos 4 y 6 del artículo 8.1.01 en cada una de esas categorías se pagarán con preferencia en el orden inverso de las fechas en que se generaron. Los créditos relativos a un mismo acontecimiento se consideran generados al mismo tiempo.

8.1.09. *Limitación de la responsabilidad de los propietarios*

Los acreedores privilegiados están facultados para solicitar el importe íntegro de su crédito, sin tener en cuenta las normas relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios del buque. Sin embargo, el dividendo que les corresponda no podrá superar el importe debido en virtud de dichas normas.

8.1.10. *Transmisión del privilegio*

Los privilegios previstos en el artículo 8.1.01 se transmiten con el buque, con independencia de que quien lo adquiera.

8.1.11. *Prescripción*

Los privilegios prescribirán cuando expire el plazo de un año para todo crédito que no sea un crédito por suministros indicado en el párrafo 6 de dicho artículo; en ese caso, el plazo se reduce a 6 meses.

Estos plazos se cuentan:

1. En el caso de los privilegios que garanticen las remuneraciones de asistencia y salvamento, a partir del día en que terminaron las operaciones;

2. En el caso de los privilegios que garanticen las indemnizaciones por colisión y otros accidentes y por lesiones físicas, a partir del día en que se causó el daño;

3. En el caso de los privilegios que garanticen los créditos por pérdidas o daños de la carga o del equipaje, a partir del día de la entrega de la carga o del equipaje o de la fecha en que éstos hubieran debido entregarse;

4. En el caso de los privilegios que garanticen los créditos por reparaciones o suministros u otros casos mencionados en el párrafo 6 del artículo 8.1.01, a partir del día en que se generó el crédito;

5. En todos los demás casos, el plazo se cuenta a partir del momento en que el crédito se vuelve exigible.

Una solicitud de anticipo o de pago a cuenta efectuada por el capitán, la tripulación u otras personas empleadas en el buque no vuelve exigible el crédito en el sentido del párrafo anterior.

8.1.12. *Extinción de los privilegios*

Los privilegios se extinguen, con independencia del modo general de extinción de las obligaciones:

1. Por la confiscación del buque, pronunciada por infracción a las leyes de aduana, policía o seguridad;

2. Por la venta judicial del buque, en la forma prevista en el capítulo 6 del presente libro;

3. En caso de venta o transferencia voluntaria de la propiedad, dos meses después de la publicación de la venta hecha en las condiciones del artículo 2.8.03.

8.1.13. *Ejercicio del privilegio*

El privilegio sobre el flete puede ejercerse mientras todavía se deba el flete o el importe del flete se encuentra en poder del capitán o del fletador. Lo mismo se aplica al privilegio sobre los accesorios.

8.1.14. *Ámbito de aplicación del privilegio*

Las disposiciones de los artículos 8.1.01 a 8.1.13 se aplican a los buques explotados por su propietario, un armador que no es su propietario o el fletador principal, salvo cuando se ha despojado al propietario de su propiedad por un acto ilícito, o cuando el acreedor no es de buena fe.

Capítulo 2

Hipotecas marítimas

8.2.01. *Ámbito de aplicación*

Pueden constituirse hipotecas marítimas sobre los buques matriculados con un tonelaje bruto superior a 10 toneladas.

8.2.02. *Constitución de la hipoteca*

La hipoteca debe constituirse por contrato. Puede constituirse por instrumento público o por instrumento privado autenticado, pero siempre debe consignarse por escrito, bajo pena de nulidad.

8.2.03. *Personas habilitadas*

Sólo pueden dar su consentimiento para la hipoteca el propietario del buque o su mandatario, dotado de poder especial.

Si el buque es de propiedad conjunta, el armador garante podrá hipotecarlo para atender las necesidades del armamento o de la navegación, con autorización de los copropietarios que representen las dos terceras partes de la propiedad.

8.2.04. *Hipoteca de buques en construcción*

Puede constituirse una hipoteca sobre un buque en construcción.

En ese caso, deberá estar precedida por una declaración ante la autoridad administrativa marítima, en que figuren los detalles que se indiquen por decreto.

8.2.05. *Objeto de la hipoteca*

La hipoteca sobre un buque abarca, salvo que se acuerde otra cosa, el casco del buque y todos los accesorios, maquinaria, aparejos y avíos.

No comprende el flete.

8.2.06. *Subrogación en caso de pérdida o avería del buque*

Si el buque se pierde o resulta averiado, se subrogan eventualmente respecto del buque y sus accesorios:

a) Las indemnizaciones debidas al propietario por concepto de daños materiales sufridos por el buque;

b) Los importes que se deban al propietario por concepto de averías comunes sufridas por el buque;

c) Las indemnizaciones debidas al propietario por concepto de asistencia prestada o salvamento efectuado después de la inscripción de la hipoteca, en la medida en que representen la pérdida o la avería del buque hipotecado;

d) Las indemnizaciones de seguro sobre el casco del buque.

8.2.07. *Inscripción en el registro de hipotecas marítimas*

La hipoteca se publica con su inscripción en el registro de hipotecas marítimas, que lleva el Servicio de la Marina Mercante de Antananarivo.

Las modalidades de ese registro, la forma y contenido de las inscripciones, las condiciones de cancelación y la publicación de las inscripciones no regidas por el presente Código, así como las tarifas de los derechos que perciba la administración por esas operaciones, se fijaran por decreto.

8.2.08. *Hipotecas constituidas en un país extranjero*

La hipoteca constituida en un país extranjero sobre un buque malgache produce sus efectos frente a terceros a partir solamente del día en que se inscribe en el registro de hipotecas marítimas previsto en el artículo 8.2.07.

8.2.09. *Hipotecas sobre buques extranjeros*

Las hipotecas u otras garantías establecidas por contrato que se hayan constituido antes de la inscripción de un buque adquirido o en construcción en el extranjero son válidas y producen efecto frente a terceros en las condiciones que se fijen por decreto.

8.2.10. *Cesión del derecho hipotecario*

Si el instrumento constitutivo de la hipoteca es un título a la orden, su negociación por vía de endoso conlleva la cesión del derecho hipotecario.

8.2.11. *Expiración y renovación de las inscripciones*

La inscripción debe renovarse antes del plazo de 10 años, bajo pena de expiración.

La inscripción se renovará de la misma forma que la inscripción inicial.

8.2.12. *Cancelación de las hipotecas*

Las inscripciones se cancelan por consentimiento de las partes interesadas facultadas a esos efectos o en virtud de una sentencia firme o con valor de cosa juzgada, o por expiración de paso previsto en el artículo 8.2.11.

8.2.13. *Orden de preferencia*

Si hay dos o varias hipotecas sobre un mismo buque, el grado de preferencia está determinado por el orden de sus fechas de inscripción.

Las hipotecas inscritas el mismo día tienen el mismo grado, con independencia de cualquier diferencia en la hora de inscripción.

8.2.14. *Transmisión del privilegio*

Los acreedores que hayan inscrito una hipoteca sobre un buque o una parte de un buque conservan su privilegio sobre el buque, con independencia de quien lo tenga en su poder, y su grado de preferencia y pago se ajustarán al orden de inscripción de su hipoteca.

En todos los casos de propiedad conjunta, las hipotecas constituidas durante la indivisión por uno o varios de sus copropietarios debidamente autorizados siguen subsistiendo después de la división o la venta por subasta.

Con todo, si la venta por subasta resulta de una venta judicial ordenada en la forma determinada por el presente Código, el derecho de preferencia de los acreedores se transferirá al producto de la venta.

8.2.15. *Reembolso de deudas hipotecarias*

El adquirente de un buque que desee prevenir la ejecución judicial autorizada en el artículo 8.2.17 deberá, tres meses antes del pago del precio, notificar al Servicio de la Marina Mercante y declarar que está dispuesto a pagar inmediatamente las deudas hipotecarias hasta la concurrencia del precio el buque, sin distinción de las deudas exigibles y no exigibles.

El Servicio de la Marina Mercante deberá notificar a todos los acreedores hipotecarios. Deberá además comunicar al adquirente un cuadro de tres columnas en que figuren, en la primera, las fechas de las inscripciones, en la segunda, el nombre de los acreedores, y en la tercera, el importe de los créditos inscritos.

8.2.16. *Ejecución judicial*

Todo acreedor podrá pedir que se saque el buque a subasta, ofreciendo pagar una décima parte por encima del precio y dando fianza por el pago del precio y los gastos.

Esta solicitud, firmada por el acreedor, deberá notificarse al adquirente dentro de los 10 días de las notificaciones. Deberá contener un emplazamiento a comparecer ante el tribunal civil del lugar en el que se encuentra el buque o, si éste está de viaje, del lugar de su puerto de amarre, a fin de que se emita la orden para proceder a la subasta solicitada.

8.2.17. *Venta en subasta*

La venta en subasta se organizará a instancia del acreedor que la pida o del adquirente, en la forma establecida por el presente Código para las ventas judiciales.

8.2.18. *Venta a una persona o empresa extranjera*

Está prohibida la venta voluntaria, el intercambio o la conversión en capital social de un buque malgache gravado con una hipoteca en favor de una persona o empresa extranjera, con independencia del lugar de la transacción y la nacionalidad del acreedor hipotecario. Tampoco se puede ceder voluntariamente en favor de un extranjero más de la mitad de la propiedad conjunta de un buque malgache gravado con hipoteca.

El autor de una transacción en infracción de esta prohibición podrá estar sujeto a sanciones por abuso de confianza. El autor y sus cómplices podrán ser perseguidos y juzgados por los tribunales de Madagascar, con independencia del lugar de comisión del delito.

8.2.19. *Derechos de inscripción, de cancelación y de certificación de hipotecas*

Las tarifas de los derechos que perciba la administración con motivo de las formalidades relativas a las hipotecas marítimas se fijarán por decreto.

8.2.20. *Modalidades de aplicación*

Las modalidades de aplicación del presente capítulo se fijarán por decreto.

CAPÍTULO 3

FONDO DE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO DEL BUQUE

8.3.01. *Principios de limitación de la responsabilidad*

El propietario de un buque es responsable de los daños causados por el buque y la negligencia del capitán y demás personas empleadas en el buque o en tierra en ejercicio de las funciones que se le han encargado.

En todos los casos el propietario puede liberarse de las obligaciones anteriores constituyendo un fondo de limitación de responsabilidad, salvo si se prueba que el daño es atribuible a una acción u omisión personal cometida con la intención de provocar tal daño o perpetrada de forma temeraria y a sabiendas que probablemente resultaría ese daño.

8.3.02. *Créditos sujetos a limitación*

Los créditos sobre el propietario del buque están sujetos a la limitación cuando pertenezcan a una de las siguientes categorías:

1. Créditos generados por muerte, lesiones físicas, pérdidas y daños en los bienes, que se han producido a bordo del buque o en relación directa con la explotación del buque, o con las operaciones de asistencia y salvamento, así como todo perjuicio que resulte de ellas;

2. Créditos generados por todo otro perjuicio resultante de una demora en el transporte marítimo de la carga, los pasajeros o su equipaje;

3. Créditos generados por otros perjuicios resultantes de una infracción a los derechos extracontractuales y producidos en relación directa con la explotación del buque o las operaciones de asistencia o salvamento;

4. Créditos generados por el reflotamiento, la retirada, la destrucción o la neutralización de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, incluido todo lo que se encuentre a bordo;

5. Créditos generados por el retiro, la destrucción o la neutralización de la carga del buque;

6. Créditos generados por otra persona distinta al responsable por las medidas adoptadas para reducir un daño respecto del cual el responsable puede limitar su responsabilidad y por los daños causados ulteriormente por esas medidas. Con todo, los créditos generados con arreglo a los párrafos 4, 5 y 6 *supra* no están sujetos a la limitación de responsabilidad cuando se refieran a la remuneración en aplicación de un contrato concertado con el responsable.

8.3.03. *Créditos excluidos de la limitación*

El propietario de un buque no puede oponer la limitación de su responsabilidad cuando se trate de:

– Créditos del Estado o de las entidades territoriales, por los actos mencionados en el párrafo 4 del artículo 8.3.02;

– Créditos generados por los daños resultantes de la contaminación con hidrocarburos;

– Créditos sujetos a la limitación de responsabilidad por daños nucleares;

– Créditos generados por daños nucleares contra el propietario o el explotador de un buque nuclear.

8.3.04. *Indivisibilidad de los accidentes*

La limitación de responsabilidad determinada por el artículo 8.3.05 se aplica al conjunto de créditos generados por daños corporales y daños materiales causados por un mismo accidente, con independencia de los créditos generados o que puedan generarse por otro accidente.

8.3.05. *Importe de la limitación*

Con respecto a los créditos distintos a los de los pasajeros, previstos en el artículo 11.5.17, la responsabilidad se calcula en función del tonelaje bruto del buque, del siguiente modo:

a) Respecto de los créditos por muerte o lesiones corporales

1. Para un buque con un tonelaje de 101 a 500 toneladas, 333.000 DEG;
   – Por cada tonelada, de 501 a 3.000 toneladas, 500 DEG;
   – Por cada tonelada, de 3.001 a 30.000 toneladas, 333 DEG;
   – Por cada tonelada, de 30.001 a 70.000 toneladas, 250 DEG;
   – Por cada tonelada por encima de 70.000 toneladas, 167 DEG;

b) Respecto de todos los demás créditos,

1. Para un buque con un tonelaje de 101 a 550 toneladas, 167.000 DEG;
2. Para un buque que supere las 500 toneladas, sea añadirá al importe anterior el siguiente:
   – Por cada tonelada de 501 a 30.000 toneladas, 167 DEG
   – Por cada tonelada de 30.001 a 70.000 toneladas, 125 DEG;
   – Por cada tonelada por encima de 70.000 toneladas, 83 DEG

c) En el caso de buques pequeños con un tonelaje menor de 101 toneladas, el límite de responsabilidad se fija por todo concepto en 66.000 DEG para los daños corporales, y 33.400 DEG para los daños materiales.

8.3.06. *Modalidades de la constitución del fondo*

El procedimiento se inicia a instancia del propietario del buque. Éste presenta su petición al tribunal del puerto de amarre del buque, si éste es malgache, o a otro puerto, si no lo es.

El presidente del tribunal designará un consultor relator y un síndico. La constitución del fondo se registrará en una segunda ordenanza, a solicitud del peticionante y teniendo presente el informe del consultor.

8.3.07. *Efectos de la constitución del fondo*

El propietario, tras justificar la constitución del fondo de limitación de responsabilidad, puede pedir que se levante el embargo sobre su buque o todo otro bien que le pertenezca.

El hecho de invocar la limitación o de constituir el fondo no conlleva reconocimiento de la responsabilidad.

8.3.08. *Distribución del fondo*

El fondo de limitación está compuesto por tres partes, destinadas respectivamente a:

1. Pago de los créditos por muerte o lesiones corporales de pasajeros;
2. Pago de créditos por muerte o lesiones corporales de personas que no sean pasajeros;
3. Pago de los demás créditos.

En cada parte del fondo, la distribución entre los acreedores será proporcional al importe de sus créditos reconocidos.

Cuando el importe de los créditos generados por muerte o lesiones corporales de personas que no sean pasajeros supere el importe de la limitación de responsabilidad fijado para esos créditos, prevista en el párrafo 2, el excedente se tratará en pie de igualdad con todos los créditos que no sean generados por muerte o lesiones corporales previstos en el párrafo 3.

8.3.09. *Crédito pagado antes de la distribución del fondo*

Si antes de la distribución del fondo el propietario hubiera pagado total o parcialmente uno de los créditos mencionados en el artículo 8.3.02, estará facultado para ocupar el lugar de su acreedor, en pie de igualdad, en la distribución del fondo, pero sólo en la medida en que, de conformidad con el derecho del país en que se constituyó el fondo, ese acreedor habría podido obtener un reconocimiento judicial de su crédito contra el propietario.

8.3.10. *Extensión de la opción de invocar la limitación*

Las disposiciones precedentes se aplican al fletador, el armador, el armador gerente y el capitán u otras personas empleadas por ellos en el mar o en tierra, que actúen en ejercicio de sus funciones de la misma manera que el propio propietario.

El capitán y demás miembros de la tripulación pueden invocar las disposiciones del presente capítulo aun cuando hayan cometido un acto de negligencia personal.

Si el propietario del buque, el fletador o el armador gerente es el capitán o un miembro de la tripulación, la disposición del párrafo anterior sólo se aplicará al acto de negligencia cometido en el ejercicio de sus funciones de capitán o de miembro de la tripulación.

El asegurador que cubra la responsabilidad respecto de los créditos sujetos a la limitación, de conformidad con las normas del presente capítulo, tendrá derecho a invocar esas normas en la misma medida que el propio asegurado.

8.3.11. *Comportamientos que suprimen la limitación*

Una persona responsable no tiene derecho a limitar su responsabilidad si se demuestra que el daño es resultado de su acto u omisión personal cometido con intención de provocar ese daño o perpetrado de forma temeraria y a sabiendas que probablemente resultaría ese daño.

TÍTULO B. EMBARGO

CAPÍTULO 4

EMBARGO PREVENTIVO

Sección A. *Derecho aplicable*

8.4.01. *Derecho nacional*

El embargo de buques con pabellón malgache por parte de acreedores en virtud del derecho de Madagascar estará regido por las disposiciones del presente capítulo.

8.4.02. *Derecho internacional*

Los embargos internacionales efectuados en Estados Partes en el Convenio suscrito en Bruselas el 10 de mayo de 1952 en relación con buques de otro Estado estarán regidos por ese Convenio.

El embargo de buques de otros Estados que no sean Partes en el Convenio podrá estar regido por dicho Convenio o por el derecho interno del Estado en que tenga lugar el embargo.

Sección B. *Condiciones exigidas*

8.4.03. *Condiciones relativas a la índole del crédito*

La autorización de embargo preventivo podrá concederse cuando el crédito parezca fundado en principio, con independencia de que sea de origen marítimo o no.

Para los Estados contratantes en el Convenio de Bruselas sólo se podrá pedir el embargo preventivo en el caso de los créditos enunciados en el artículo 1 de dicho Convenio.

Sin embargo, según el artículo 8 del mismo Convenio, un buque con pabellón de un Estado no contratante puede ser embargado en uno de los Estados contratantes por cualquier otro crédito que permita el embargo según la ley de ese Estado. En ese caso, la aplicación del Convenio será facultativa.

8.4.04. *Condiciones relativas al uso previsto del buque.*

Todo buque, tal como está definido en el Libro 2 capítulo 1 del presente Código, puede ser embargado, bajo la responsabilidad del acreedor que pide el embargo, con independencia del uso previsto, sea comercial, de pesca o deportivo.

Los buques de guerra y los buques del Estado destinados exclusivamente a un servicio público no pueden ser embargados.

8.4.05. *Condiciones relativas a la propiedad del buque*

El buque al que se refiere el crédito puede ser embargado, con independencia de que el crédito derive de un acto de su propietario actual o no. Cualquier cambio de propiedad anterior a la emisión del mandamiento de embargo no tendrá efectos.

Aparte del buque al que se refiere el crédito, el acreedor puede pedir el embargo de todo otro buque que perteneciere a su deudor. Sin embargo, con arreglo al Convenio de 1952, el embargo de un buque distinto al que se refiere el crédito sólo está autorizado cuando el buque pertenecía al deudor o se fletó habiéndose encargado su gestión al deudor, en el momento en que se generó el crédito marítimo.

8.4.06. *Embargo de la carga*

El embargo de las mercancías a bordo de buques no se rige por el derecho marítimo, sino por el derecho ordinario.

Sección C. *Procedimiento*

8.4.07. *Tribunal competente*

En Madagascar, podrá autorizar el embargo preventivo el presidente del tribunal de comercio o, en su defecto, el presidente de una sección del tribunal. El presidente emitirá un mandamiento de embargo si estima que en principio el crédito está fundado, sin que el acreedor deba justificar un título ejecutorio.

8.4.08. *Mandamiento de embargo*

En el mandamiento se indicará el importe por el que se autoriza el embargo. Se pedirá al acreedor que previamente justifique que es suficientemente solvente o que suscriba una fianza para garantizar los daños y perjuicios que pueda causar eventualmente el embargante. Se fijará un plazo en que los acreedores deberán presentar al tribunal competente los fundamentos de su demanda, bajo pena de nulidad del embargo.

8.4.09. *Formas de embargo*

El embargo preventivo se llevará a cabo en las formas prescriptas a continuación para el embargo ejecutivo.

Sección D. *Efectos del embargo preventivo*

8.4.10. *Prohibición de navegación*

El embargo preventivo no afecta el derecho del propietario. Sólo impide la salida del buque. A esos efectos, la autoridad administrativa marítima deberá denegar la autorización de salida del buque y retener todos los documentos de a bordo. El ujier que procedió al embargo deberá designar un custodio a bordo.

8.4.11. *Liberación del buque contra fianza*

A pesar del embargo, el presidente del tribunal de primera instancia puede autorizar la salida del buque para uno o varios viajes determinados. Para obtener esa autorización, el solicitante deberá ofrecer una fianza fijada por el presidente en función del importe del crédito, las costas judiciales y gastos incidentales.

El presidente fijará el plazo en que el buque deberá volver al puerto del embargo. Podrá ulteriormente modificar ese plazo, habida cuenta de las circunstancias.

Si en el momento de la expiración del plazo fijado el buque no hubiera vuelto a ese puerto, los acreedores podrán adquirir la fianza, sujeto a los efectos del seguro en el caso de siniestro cubierto por una póliza sobre el casco del buque.

8.4.12. *Transcripción del acta del embargo*

El acta del embargo podrá oponerse a terceros a partir de la fecha de su inscripción en el registro de hipotecas.

La venta del buque sólo podrá oponerse a los acreedores que hayan procedido a un embargo preventivo después de la inscripción en el registro.

8.4.13. *Derecho de recursos*

Se puede presentar recursos contra el mandamiento que autoriza o rechaza el embargo. El recurso no suspende el embargo ordenado.

8.4.14. *Embargo abusivo*

Si se decide el levantamiento del embargo, el acreedor embargante deberá responder por las consecuencias perjudiciales de su iniciativa, en particular, los gastos de levantamiento de embargo y el lucro cesante debido a la inmovilización del buque.

Capítulo 5
Incautación

8.5.01. *Plazo entre el emplazamiento de pago y la incautación*

Sólo se podrá proceder a la incautación 24 horas después del emplazamiento de pago.

8.5.02. *Persona a quien se dirigirá el emplazamiento*

El emplazamiento de pago se hará a la persona del propietario, en su domicilio, o a la persona de su representante.

En el caso de que el propietario y su representante permanente no se encuentren en el lugar, se podrá hacer el emplazamiento al capitán, si el crédito del embargante se relaciona con el buque o con el viaje.

8.5.03. *Caducidad del emplazamiento*

El emplazamiento caducará en 10 días.

8.5.04. *Formas de secuestro*

La incautación estará a cargo de un ujier. El ujier enunciará en su acta:

– El nombre, la profesión y el domicilio del acreedor por cuya cuenta actúa;

– El título ejecutorio en virtud del que actúa;

– El importe cuyo pago se pretende;

– La fecha de emplazamiento de pago;

– El domicilio elegido por el acreedor en el lugar o en la sede del tribunal ante el cual debe llevarse a cabo la venta, y el lugar donde está amarrado el buque embargado;

– El nombre del propietario;

– Las denominaciones, especie, tonelaje y nacionalidad del buque.

Hará constar una enunciación y descripción de las chalupas, canoas, aparejos y otros avíos del buque, provisiones y bodegas.

8.5.05. *Notificación al propietario y citación ante el tribunal*

El embargante deberá, en el plazo de tres días, hacer llegar al propietario una copia del acta de embargo y solicitará que se le emplace a comparecer ante el tribunal civil del lugar del embargo, a fin de notificarle que se procederá a la venta de los bienes incautados.

Si el propietario no tiene domicilio en la jurisdicción del tribunal, la notificación y la citación a comparecer se hará en la persona del capitán del buque embargado o, en su ausencia, la persona que represente al propietario o al capitán, en los plazos previstos en el artículo 129 del Código de Procedimiento Civil, teniendo presente que en Madagascar este plazo no podrá superar los 30 días.

Si el propietario es extranjero, se encuentra fuera de la República de Madagascar y no está representado, la notificación y la citación a comparecer se harán con arreglo a lo prescrito en el procedimiento civil.

8.5.06. *Notificación a las autoridades marítimas y consulares*

El acta de incautación se notificará a la autoridad administrativa marítima y al cónsul general o al cónsul del Estado de pabellón del buque.

8.5.07. *Transcripción del acta de incautación*

La autoridad administrativa marítima transcribirá el acta de incautación sobre la ficha de matriculación del buque y el registro de embargos de Antananarivo.

Esta transcripción deberá hacerse en el plazo previsto en el artículo 129 del Código de Procedimiento Civil, en función de la distancia entre Antananarivo y el lugar en que se procedió a la incautación.

8.5.08. *Notificación a los acreedores hipotecarios*

Cuando el buque esté matriculado en Madagascar, el servicio encargado del registro de hipotecas emitirá un estado de las inscripciones. Se comunicará la incautación a los acreedores inscriptos, en los domicilios elegidos en sus inscripciones, en el plazo previsto en el artículo 129 del Código de Procedimiento Civil, en función de la distancia entre el domicilio elegido y la sede del tribunal competente para la incautación y actividades ulteriores.

En la notificación a los acreedores se indicará el día de comparencia ante el tribunal. El plazo de comparencia se calculará con arreglo a lo mencionado, en función de la distancia entre el domicilio elegido y la sede del tribunal. Los plazos previstos en el presente artículo no podrán superar los 30 días en Madagascar.

Cuando el buque embargado no esté matriculado en Madagascar, la notificación se dirigirá al cónsul general o al cónsul designado en el artículo 8.5.06 *supra*.

El plazo de comparencia será de 30 a 60 días, a partir de la entrega de esta notificación.

Capitulo 6

Venta judicial

8.6.01. *Casos en que se autoriza la venta judicial*

Cuando después del embargo, quiebra, salvamento de los restos del buque u orden de subasta u otra decisión judicial se deba proceder a la venta judicial de un buque, se seguirá el siguiente procedimiento:

8.6.02. *Decisión de precio de base*

El tribunal fijará en su decisión el precio de base y las condiciones. Si en el día fijado a esos efectos no se hubiera recibido oferta, el tribunal determinará mediante sentencia el día en que se procederá a la subasta, con un precio de base inferior al primero.

8.6.03. *Publicidad de la venta*

La venta se llevará a cabo en la sala de subastas del tribunal civil, 15 días después de haberse colocado un cartel e insertado un anuncio en un diario publicado en Madagascar, sin perjuicio de todas las demás publicaciones que pueda autorizar el tribunal.

Sin embargo, el tribunal podrá ordenar que la venta se lleve a cabo en otro tribunal o en las oficinas y bajo la responsabilidad de un notario, o en el lugar del puerto en que se encuentre el buque, por cuenta de un notario o, en su defecto, un ujier.

En esos diversos casos, el tribunal tomará las decisiones sobre la publicidad local.

8.6.04. *Colocación del anuncio*

Los carteles de anuncio se colocaran en el mástil mayor o en la parte más visible del buque embargado, en la puerta principal del tribunal en el que se llevará a cabo la subasta, en lugares públicos o en el muelle del puerto en que esté amarrado el buque, en la cámara de comercio y en la puerta de la oficina del distrito u subdistrito marítimo.

8.6.05. *Contenido de los anuncios*

En los anuncios se deberá indicar:

– Los nombres, profesión y domicilio del demandante;

– Los títulos en que se basa su actuación;

– El domicilio que haya elegido en el lugar o sede del tribunal civil y en el lugar en que se encuentra el buque;

– Los nombres, profesión y domicilio del propietario del buque embargado;

– El nombre del buque (si está armado o en proceso de armamento, el nombre del capitán);

– El modo de propulsión del buque, su tonelaje bruto y neto y su potencia motriz en caso de propulsión mecánica;

– El lugar en que se encuentra;

– El precio de base de la venta y las condiciones de venta;

– El día, lugar y hora de la venta en subasta;

– Y, en caso de venta después del embargo, el importe de la suma debida al acreedor demandante.

8.6.06. *Plazo de las impugnaciones al embargo*

Las impugnaciones al embargo se presentarán y notificarán a la secretaría del tribunal antes de la subasta.

Si esas impugnaciones se presentan sólo después de la adjudicación en subasta, se convertirán de pleno derecho en objeciones formales a la entrega del producto de la venta.

8.6.07. *Plazo de objeción formal y respuesta a la objeción*

La parte que formule objeción tendrá tres días completos para exponer sus argumentos.

El demandado tendrá tres días completos para responder.

La causa se tramitará en una audiencia por citación simple.

Las objeciones a la entrega del precio serán admisibles durante tres días completos después de la adjudicación en subasta; transcurrido este tiempo, no se admitirán este tipo de objeciones.

8.6.08. *Oferta de mejor postor*

En caso de venta judicial no se admitirán ofertas de mejor postor.

8.6.09. *Pago del precio*

El adjudicatario de la subasta deberá abonar el precio, sin gastos, a la caja de pagos del tesoro público encargado de depósitos y consignaciones, dentro de las 24 horas después de la adjudicación, bajo pena de una nueva subasta.

8.6.10. *Falta de pago*

A falta de pago o de consignación del precio, el buque se pondrá nuevamente en venta en subasta tres días después de haberse hecho una nueva publicación y un anuncio único, y se adjudicará a un nuevo comprador; en caso de segunda subasta, el primer adjudicatario deberá pagar las costas judiciales, el déficit y los daños y perjuicios.

8.6.11. *Citación de los acreedores*

El adjudicatario deberá, dentro de los cinco días siguientes, presentar al presidente del tribunal civil una solicitud de que se designe un juez ante el cual deberán comparecer los acreedores, por notificación en los domicilios elegidos, a los efectos de llegar a un acuerdo amistoso sobre la distribución del precio.

8.6.12. *Cesación de la función del capitán*

Con la adjudicación del buque se darán por terminadas las funciones del capitán, pero éste podrá pedir una compensación ante quien corresponda.

8.6.13. *Publicidad y plazo de convocatoria*

La convocatoria se colocará en la sala de subastas del tribunal y se anunciará en uno de los periódicos de Madagascar.

El plazo de convocatoria será de una semana, y se tendrá en cuenta la distancia.

8.6.14. *Citación a los acreedores que han presentado objeciones*

Los acreedores que han formulado objeciones deberán presentar ante la secretaría del tribunal sus títulos de crédito, en los tres días siguientes al emplazamiento que les haga la parte demandante o el

tercero a quien se haya embargado un bien; si no lo hacen, no se los tendrá en cuenta al procederse a la distribución del precio de la venta.

8.6.15. *Solicitud de fijación del orden de preferencia*

En el caso en que los acreedores no se pongan de acuerdo en la distribución del precio, se levantará un acta de sus reclamaciones y objeciones.

Dentro de los ocho días, cada acreedor deberá presentar ante la secretaría del tribunal una solicitud de clasificación de su crédito, justificado por su título.

A solicitud del acreedor más diligente, el tribunal, por simple extrajudicial, citará a comparecer a los acreedores y adoptará una decisión respecto de todos, incluso los acreedores privilegiados.

8.6.16. *Derecho a recurso*

El plazo para interponer recurso será de diez días a partir de la notificación de la sentencia, además de los plazos por distancia previstos en la legislación de procedimiento civil.

En el recurso se deberá consignar la persona a quien debe citarse y se expondrán los agravios, bajo pena de nulidad.

8.6.17. *Clasificación de los acreedores*

Dentro de los ocho días siguientes a la expiración del plazo para presentar recurso y, en caso de haberse interpuesto recurso, dentro de los ocho días después del fallo, el juez ya designado levantará un inventario de los créditos clasificados, respecto del principal, los intereses y las costas. Los créditos, una vez que han sido clasificados, dejarán de devengar intereses en perjuicio del demandado.

8.6.18. *Distribución del producto entre los acreedores*

La clasificación de los acreedores y la distribución del producto de la venta entre los acreedores privilegiados e hipotecarios se ajustarán al orden prescrito en el presente Código, y entre los demás acreedores en prorrata a sus créditos. En la clasificación de los acreedores se tendrá en cuenta tanto el principal como los intereses y costas.

8.6.19. *Gastos por impugnación*

Los gastos por impugnación no podrán sufragarse con cargo al producto, salvo las costas del abogado más antiguo.

8.6.20. *Orden del juez designado por el tribunal*

Por orden del juez designado por el tribunal, el secretario del tribunal emitirá las fichas de clasificación de créditos ejecutorias contra la oficina de pago del Tesoro público encargada de los depósitos y consignaciones, como está previsto para los embargos de inmuebles.

En la misma orden se autorizará a la autoridad administrativa marítima a cancelar las inscripciones de los acreedores no clasificados. Esta cancelación de inscripción se hará a solicitud de cualquier parte interesada.

8.6.21. *Embargo de una o varias partes* (quirats)

El embargo de una o varias partes de un buque y la distribución del precio procedente de la subasta se ajustarán las reglas anteriores, salvo las modificaciones siguientes:

El embargo debe ser comunicado a los titulares de las demás partes en las condiciones del artículo 8.5.08.

Si las partes embargadas representan más de la mitad del buque, se procederá a la venta de todo el buque salvo objeción justificada de los titulares de otras partes. El tribunal del embargo adoptará la decisión correspondiente antes de la subasta.

LIBRO 9. EXPLOTACIÓN DEL BUQUE

TÍTULO A. ARMAMENTO

CAPÍTULO 1
ARMADOR

9.1.01. *Definición*

Se entiende por armador el que explota el buque en su nombre, sea o no propietario.

9.1.02. *Buques de pesca y deportivos*

En el caso de la navegación deportiva y de pesca, el armador es el propietario del buque, o el arrendatario, si el buque es arrendado.

9.1.03. *Buques mercantes*

En la navegación mercante, se presume que el propietario del buque es el armador

En caso de arrendamiento o fletamento, ante terceros el arrendatario o el fletador será considerado armador, si esa mención aparece en el Registro central de la flota y en el certificado de inscripción del buque.

9.1.04. *Responsabilidad del armador*

Las disposiciones del capítulo relativo a la responsabilidad de los propietarios del buque se aplican al armador tal como se ha definido *supra*, con independencia de que haya designado o no al capitán.

La responsabilidad del armador inscrito en el registro y el título mencionado en el artículo 9.1.03 sustituye a la responsabilidad del propietario ante terceros.

9.1.05. *Responsabilidad de los empleados*

El armador es civilmente responsable de los empleados en tierra y en mar que actúen en ejercicio de sus funciones, en particular el capitán, la tripulación y el piloto, aunque no hayan sido contratados por el armador.

CAPÍTULO 2
COPROPIETARIOS-ARMADORES

9.2.01. *Explotación por copropietarios*

Cuando los propietarios de un buque lo explotan en común, se constituirá de pleno derecho una sociedad de armamento regida por las disposiciones siguientes, salvo que se haya convenido otra cosa por escrito.

9.2.02. *Derecho de voto y mayoría necesaria*

Las decisiones relativas a la explotación del buque se adoptan por mayoría de intereses.

El buque sólo podrá ser desarmado o hipotecado por mayoría de dos terceras partes de los intereses.

Cada copropietario dispone de un derecho de voto correspondiente al número de sus partes.

9.2.03. *Recurso ante el tribunal*

Las decisiones de la mayoría pueden ser objeto de un recurso por parte de los miembros de la minoría ante el tribunal de comercio competente para el puerto de amarre del buque. Puede pronunciarse la anulación de la decisión en caso de vicio de forma o si es contraria a los intereses de una buena explotación del buque.

Cuando no haya podido obtenerse mayoría, o en caso de anulación reiterada de las decisiones de la mayoría, el tribunal podrá, a solicitud de uno de los copropietarios, designar un gerente provisional, u ordenar la venta del buque en subasta, o tomar ambas medidas a la vez.

9.2.04. *Explotación encargada a uno o varios gerentes*

La mayoría puede confiar la gestión ordinaria del buque a uno o varios gerentes, ya sean copropietarios o ajenos a la sociedad.

La mayoría podrá revocar a los gerentes sólo por motivos graves.

9.2.05. *Publicidad de la gerencia*

La designación, renuncia o revocación de los gerentes debe ponerse en conocimiento de los terceros en una mención del registro central de la flota y en el título de propiedad del buque.

Si la designación de uno o varios gerentes no se pone en conocimiento de los terceros de esa manera, se considerará que todos los copropietarios del buque son gerentes.

9.2.06. *Unanimidad de las decisiones de los gerentes*

En caso de que haya varios gerentes, éstos adoptarán sus decisiones por unanimidad.

9.2.07. *Atribuciones de los gerentes hacia terceros*

Los gerentes tienen atribuciones para explotar el buque en nombre de la sociedad en todas las circunstancias.

Toda limitación contractual a las atribuciones del gerente no produce efecto respecto de terceros.

9.2.08. *Atribuciones de los gerentes respecto del capitán*

El capitán debe ajustarse a las instrucciones de los gerentes.

9.2.09. *Responsabilidad por los actos de los empleados*

Todos los copropietarios son solidariamente responsables de los empleados indicados en el artículo 9.1.05.

9.2.10. *Responsabilidad por los compromisos asumidos por los gerentes*

Los copropietarios participan en los beneficios y las pérdidas de la explotación en proporción a sus intereses en el buque. Tienen responsabilidad indefinida y solidaria hacia terceros por los compromisos asumidos por el gerente en nombre de la sociedad.

9.2.11. *Disolución de la sociedad de armamento*

La muerte, o la incapacidad o la quiebra de un copropietario no conllevan sistemáticamente a la disolución de la sociedad de armamento.

La sociedad se disuelve por expiración del plazo acordado o pérdida o enajenación del buque. La disolución puede también ser pronunciada por el tribunal de comercio del puerto de amarre del buque, a solicitud de los copropietarios que representen por lo menos la mitad de la partes, si esta medida se justifica.

Capítulo 3
Sociedad de explotación

9.3.01. *Sociedades constituidas según el derecho común*

Los buques pueden ser explotados por sociedades de explotación constituidas de conformidad con el derecho común.

9.3.02. *Sociedades anónimas*

Las sociedades cuyo capital supera los 100 millones de francos malgaches deben, bajo pena de nulidad, adoptar la forma de sociedad anónima.

9.3.03. *Sociedad de economía mixta*

Se podrán constituir sociedades de economía mixta en las que el Estado malgache participe en el capital.

9.3.04. *Inscripción en el registro*

Cuando se constituye una asociación en participación para la explotación de un buque, en el registro central de la flota se inscribirá como armador único el nombre del gerente que sea socio visible.

Título B. Fletamento

Capítulo 4
Contrato de fletamento

9.4.01. *Definición*

Mediante el contrato de fletamento, el propietario se compromete a poner el buque a disposición de un fletador, a cambio del pago de un flete.

Hay tres variedades de flete: el flete del casco del buque, el flete por período y el flete por viaje.

9.4.02. *Disposiciones supletorias de la voluntad de las partes*

Las condiciones y los efectos del fletamento son definidas por las partes en el contrato o, en su defecto, por las disposiciones del presente título.

9.4.03. *Acuerdo por escrito*

El fletamento debe probarse por escrito. Se entiende por carta de fletamento el instrumento que enuncia los compromisos asumidos por las partes.

Esta regla de la prueba no se aplica a los buques de menos de 25 toneladas de tonelaje bruto.

9.4.04. *Visado de la autoridad administrativa marítima*

Se debe depositar ante la autoridad administrativa marítima un ejemplar de la carta de fletamento cuando el buque o el fletador sean de nacionalidad malgache. Este ejemplar no puede comunicarse a terceros sin el consentimiento de una de las partes. Se debe inscribir una mención del fletamento en el registro de la flota, y puede entregarse libremente un extracto de esa mención. Tal mención debe precisar la identidad, la nacionalidad y el domicilio o la sede social del propietario o del fletador, el nombre del buque, la índole y la duración del fletamento.

En virtud de esta inscripción y a partir del día en que se haga, la carta de fletamento correspondiente puede oponerse a terceros, en particular a los acreedores, aseguradores o adquirentes del buque.

9.4.05. *Venta de un buque sujeto a fletamento*

La venta de un buque sujeto a fletamento debe notificarse al fletador. Éste puede, dentro de los 30 días siguientes a la notificación, optar por cancelar o mantener el contrato de fletamento.

9.4.06. *Derechos de visados y de entrega*

Los visados de la carta de fletamento y la entrega de las copias mencionadas en el artículo 9.4.04 están sujetos a las disposiciones del artículo 2.8.04.

Capítulo 5

Fletamento del casco del buque

9.5.01. *Definición*

Cuando se suscribe un contrato de fletamento del casco del buque, el propietario se compromete a arrendar al fletador, por un período determinado, un buque no armado y no equipado.

9.5.02. *Contenido de la carta de fletamento*

En el contrato se debe precisar:

1. Los elementos de identificación del buque;
2. El nombre del propietario, el armador y el fletador, así como su nacionalidad;
3. La duración del contrato;
4. El lugar y fecha en que el contrato comenzará a surtir efecto;
5. El monto del flete, que en esta variedad de fletamento se denomina arrendamiento.

Debe anexarse al contrato una descripción del buque, sus aparejos, avíos y anexos.

9.5.03. *Obligación del propietario o armador*

Salvo cláusula en contrario, el propietario o armador sólo se obliga a entregar al fletador, en la fecha y el lugar acordados, el buque designado, en buen estado de navegabilidad, apto para las actividades de pesca o transporte previstas y no asegurado.

Son a su cargo las reparaciones o reemplazos prescritos por las especificaciones propias del buque, sin que por ello deba mantener el buque en estado de navegabilidad durante toda la duración del fletamento.

Debe asimismo entregar al fletador los documentos de a bordo obligatorios.

9.5.04. *Entrega con capitán y tripulación*

Si se ha previsto que el buque se entregará con un capitán y una tripulación a bordo, el contrato debe precisar la fecha y la hora a partir de la cual el capitán y la tripulación quedarán bajo la autoridad y la responsabilidad del fletador.

9.5.05. *Obligaciones del fletador*

Desde que entra en posesión del buque, el fletador se convierte en armador. Será responsable de la gestión náutica y comercial del buque. Estarán a su cargo todos los gastos de gestión, almacenamiento, reparaciones y reaprovisionamiento.

9.5.06. *Seguro del buque*

Salvo cláusula en contrario, el fletador debe asegurar el buque y presentar la póliza de seguro y el justificativo del pago de las prima, si así lo pide el propietario.

9.5.07. *Restitución del buque*

El fletador debe restituir el buque, en la fecha y en el puerto convenido, en el estado en que lo recibió, salvo el desgaste por el uso normal.

9.5.08. *Responsabilidad entre las dos partes*

En las relaciones entre el propietario y el fletador, cada uno deberá responder ante el otro por el incumplimiento de sus obligaciones.

El fletador es responsable de los daños causados en el buque, salvo en caso de fuerza mayor.

Sin embargo, las partes pueden acordar que el fletador soporte los riesgos de daños o pérdidas del buque debido a caso fortuito o fuerza mayor.

9.5.09. *Responsabilidad respecto de terceros*

Respecto de terceros, el fletador será responsable sólo por los daños ocasionados por el buque.

Si los acreedores privilegiados del fletador-armador invocan su privilegio sobre el buque, el propietario de éste ejercerá su recurso contra dicho fletador-armador.

9.5.10. *Prescripción*

Las acciones generadas por el fletamento del casco de un buque prescriben en los mismos plazos que las generadas por un fletamento por período determinado.

Capítulo 6
Fletamento por período determinado

9.6.01. *Definición*

En virtud del contrato de fletamento por período determinado, el propietario, se compromete a poner el buque en disposición del fletador por un período definido.

9.6.02. *Contenido de la carta de fletamento*

En cada carta de fletamento se debe enunciar:

1. Los elementos de identificación del buque;
2. Los nombres del propietario y del fletador;
3. El nombre del capitán;
4. El importe del flete;
5. La duración del contrato.

9.6.03. *Obligaciones del propietario*

El propietario se obliga a presentar, en la fecha y el lugar convenido, el buque designado, en buen estado de navegabilidad, armado y equipado convenientemente para que cumpla las operaciones previstas en la carta de fletamento, y a mantenerlo en ese estado, armado y equipado durante la duración del contrato.

9.6.04. *Diferencia con el fletamento del casco del buque*

El propietario conserva la gestión náutica del buque durante la vigencia del contrato.

9.6.05. *Daños en la mercancía*

El propietario es el responsable de los daños que sufra la mercancía si se demuestra que ello se debe al incumplimiento de las obligaciones indicadas en el artículo 9.6.03 o a una falta en la gestión náutica del buque, a reserva de las disposiciones del artículo 11.2.15.

9.6.06. *Obligaciones del fletador*

La gestión comercial del buque incumbe al fletador.

Es responsable de las bodegas del buque. Debe acondicionar el buque con suficiente espacio de almacenamiento que asegure una buena explotación y la seguridad de la navegación.

Todos los gastos generados por la explotación comercial del buque están a su cargo.

9.6.07. *Daños causados en el buque*

El fletador es responsable de los daños causados en el buque con motivo de su explotación comercial.

9.6.08. *Atribuciones sobre el capitán*

El capitán debe obedecer, en los límites consignados en la carta de fletamento, las instrucciones que le transmita el fletador en lo que respecta a la gestión comercial del buque.

9.6.09. *Pago del flete*

El flete se contará a partir del día en que el buque se pone a disposición del fletador, en las condiciones del contrato. Deberá pagarse por mes y por anticipado. Hay casos en que no deberá pagarse.

9.6.10 *Suspensión del pago del flete*

No se pagará el flete durante los períodos superiores a las 24 horas en que no puede utilizarse comercialmente el buque debido a un hecho imputable al propietario o a un embargo ordenado por una autoridad nacional o extranjera.

En caso de interrupción definitiva y de suspensión, los cálculos se harán por día. Deberá pagarse toda jornada que haya comenzado.

9.6.11. *Prescripción*

Las acciones generadas por el contrato de fletamento por período determinado se prescriben en el plazo de un año. El plazo se cuenta desde la expiración del contrato o la interrupción definitiva de su ejecución.

Capítulo 7
Fletamento por viaje

9.7.01. *Definición*

En virtud del contrato de fletamento por viaje, el propietario pone un buque, total o parcialmente, a disposición del fletador, para el transporte de la carga fijada por la carta de fletamento, en una o varias veces, y para uno o varios destinos.

9.7.02. *Contenido de la carta de fletamento*

En la carta de fletamento se debe indicar:

1. Los elementos de identificación del buque;
2. Los nombres del propietario y del fletador;
3. El volumen de la carga y, si procede su índole;
4. Los lugares de carga y descarga;
5. La época de carga;
6. Los plazos fijados para la carga y la descarga;
7. La base de cálculo del flete.

9.7.03. *Obligaciones del propietario*

El propietario se obliga a:

1. Presentar en el lugar y el sitio convenido el buque designado en buen estado de navegabilidad, armado y equipado convenientemente para cumplir las operaciones previstas en la carta de fletamento y a mantenerlo en ese estado, armado y equipado durante la duración del contrato;

2. Poner el buque a disposición del expedidor o del destinatario para permitirle su carga o descarga en un plazo, denominado estadía o días de carga o descarga.

9.7.04. *Diferencia con el fletamento por período determinado*

El propietario conserva la gestión náutica y comercial del buque.

9.7.05. *Obligaciones del fletador*

El fletador debe ejecutar las operaciones de carga y descarga del buque durante los días de estadía.

En caso de que supere esos plazos, el fletador deberá pagar una indemnización. Esta indemnización, llamada sobreestadía, es considerada un suplemento del flete.

9.7.06. *Cálculo de la estadía*

Los plazos de estadía se cuentan por días ininterrumpidos, y no pueden deducirse los días no laborales y feriados. Sólo puede deducirse el tiempo en el que no pudieron llevarse a cabo las operaciones por acto imputable al armador o al capitán.

A falta de acuerdo de las dos partes, el número de días de carga y descarga se calcula siguiendo las costumbres del puerto, según la índole de la mercancía y el número de escotillas del buque.

9.7.07. *Inicio del cómputo del plazo*

En ausencia de prácticas al respecto o de acuerdo en contrario, el capitán debe notificar al fletador o a su representante que el buque está listo para comenzar las operaciones. Esta notificación marca el inicio del cómputo del plazo de estadía.

La sobreestadía comenzará a correr automáticamente cuando expire el plazo de la estadía. No es necesario poner en mora al expedidor o al destinatario.

9.7.08. *Transferencia del tiempo de estadía y descuento por tiempo ahorrado*

La estadía se cuenta por día y por hora, sobre un registro de tiempo (*time sheet*).

Si la estadía para las operaciones de carga y descarga se ha fijado de forma global, todo ahorro de tiempo realizado en el puerto de carga redunda en beneficio del receptor.

Si los plazos para la carga y para la descarga se han fijado por separado, no hay transferencia del tiempo de estadía, salvo que las partes acuerden lo contrario.

El expedidor o el destinatario no tiene derecho a un descuento por el ahorro de tiempo, salvo si se ha estipulado en el contrato.

9.7.09. *Liberación de la responsabilidad por la carga*

El propietario es responsable de la carga recibida a bordo por el capitán, en los límites previstos en la carta de fletamento.

Puede liberarse de esta responsabilidad si demuestra que ha satisfecho las obligaciones del artículo 9.7.03 y que los daños no se deben a un incumplimiento de esas obligaciones, o que los daños pueden atribuirse a una falta de la gestión náutica del capitán y de sus empleados.

9.7.10. *Terminación del contrato sin daños y perjuicios*

El contrato se dará por terminado, sin daños y perjuicios para ninguna de las partes, si antes de la salida del buque se establece una prohibición de comercio con el país de destino o sucede otro acontecimiento de fuerza mayor que vuelve imposible la ejecución del viaje.

En el caso en que la carga haya sido total o parcialmente colocada a bordo, el fletador deberá sufragar los gastos de carga, y el propietario, los gastos de descarga.

9.7.11. *Resiliación del contrato con indemnización*

El fletador puede resiliar el contrato antes de que haya comenzado la carga. En ese caso deberá pagar la mitad del flete convenido, en carácter de indemnización.

9.7.12. *Fuerza mayor*

Cuando exista fuerza mayor que impida temporalmente la salida del buque, el contrato sigue en vigor, y no se deberán pagar daños y perjuicios por el atraso.

El contrato subsistirá igualmente, sin que se incremente el flete, si el caso de fuerza mayor se produce durante el viaje.

9.7.13. *Bloqueo*

En caso de bloqueo u otro obstáculo duradero que impida la entrada en el puerto de destino del buque, el capitán deberá, si no recibe órdenes en contra, dirigirse a un puerto vecino donde pueda descargar.

9.7.14. *Detención durante el viaje*

Si el buque se detiene en ruta debido a un hecho no imputable al propietario, el fletador podrá descargar las mercancías a su costa, pero deberá pagar íntegramente el flete estipulado para el viaje.

9.7.15. *Descarga durante la ruta*

Durante la ruta, el fletador o su representante podrán descargar las mercancías, pero deberá pagar el precio íntegro del flete estipulado para el viaje.

9.7.16. *Privilegio*

El propietario tiene un crédito privilegiado sobre las mercancías para el pago de su flete.

Si no se le paga durante la descarga, no puede retener las mercancías en su buque, pero puede depositarlas en poder de un tercero, o pedir su venta.

El depósito o la venta se autorizarán por mandamiento judicial, a solicitud. La solicitud puede formularse en cualquier momento.

9.7.17. *Prescripción*

Las acciones generadas por el fletamento por viaje prescriben en el plazo de un año.

El plazo comienza a contarse desde el desembarco de las mercancías o el acontecimiento que puso término al viaje.

Capítulo 8
Subfletamento

9.8.01. *Definición*

El fletador puede subfletar el buque, cediendo los derechos que tiene por el contrato de fletamento, siempre que este contrato no lo prohíba.

9.8.02. *Persistencia de las obligaciones del fletador hacia el propietario*

En caso de subfletamento, el fletador tendrá siempre respecto del propietario las obligaciones resultantes del contrato de fletamento.

9.8.03. *Acción directa para el pago del flete*

El propietario podrá iniciar contra el subfletador una acción directa de pago por el flete que le deba el fletador, en la medida de la deuda del fletador.

Bajo reserva de esta condición, el subfletamento no establecerá ninguna relación directa entre el propietario y el subfletador.

9.8.04. *Prescripción*

Las acciones generadas del subfletamento prescriben en las condiciones indicadas en los artículos 9.5.10, 9.6.11 y 9.7.17, según los casos.

Capítulo 9

Arrendamiento de buques e instalaciones flotantes no destinadas al transporte de mercancías

9.9.01. *Aplicación de las normas del derecho civil*

El arrendamiento de chalanas, lanchones, mahonas, tanques, grúas flotantes y otras maquinarias de servicio de los puertos marinos está regido por las normas del derecho civil aplicables al arrendamiento de bienes muebles y los acuerdos entre las partes.

9.9.02. *Instalaciones flotantes no destinadas a la navegación marítima*

Se aplican las mismas normas al arrendamiento de todas las instalaciones flotantes no destinadas a la navegación marítima.

9.9.03. *Buques no destinados al transporte de mercancías*

El arrendamiento de buques destinados al transporte de pasajeros, la navegación deportiva, el remolque, el salvamento, propósitos científicos, tendido de cables y, en general, fines distintos al transporte de mercancías, estará sujeto, si no hay acuerdos especiales entre la partes, a las disposiciones del presente Código sobre fletamento por período determinado o del casco de buques de carga, completadas por las normas de derecho civil aplicables al arrendamiento de bienes muebles.

Libro 10. Personal y auxiliares de explotación

Título A. Personal marítimo

Capítulo 1

Capitán

10.1.01. *Definición*

A los efectos de la aplicación del presente Código, se entiende por “capitán” la persona a la que se encarga de forma regular del mando de un buque, con independencia de su tonelaje o su utilización.

10.1.02. *Designación y cesación en el servicio*

Incumbe al armador el elegir y designar al capitán, bajo reserva de las disposiciones del artículo 3.9.02.

El armador puede, en cualquier momento, separar del cargo al capitán, sin aviso previo, pese a todo acuerdo en contrario, en las circunstancias especificadas en el artículo 3.8.04 y, además, del artículo 2.9.04, si el capitán es copropietario del buque.

10.1.03. *Funciones*

El capitán, desde su designación, visada por la autoridad marítima, ejercerá:

1. Las funciones administrativas y disciplinarias;
2. Las funciones náuticas;
3. Las funciones comerciales.

Deberá obedecer las instrucciones del armador y, si es necesario, solicitarle instrucciones en todo lo que respecta a las funciones comerciales.

El armador no debe injerirse en las funciones administrativas, disciplinarías y náuticas del capitán, que las ejercerá de conformidad con el artículo 3.9.01.

10.1.04. *Cuaderno de bitácora*

El capitán hará redactar bajo su control el cuaderno de bitácora, y velará por el debido mantenimiento de los libros, las maquinarias y el equipo de telecomunicaciones.

El cuaderno de bitácora, que llevará un número de serie y estará visado por la autoridad administrativa marítima, consignará, además de las menciones meteorológicas y náuticas habituales,

1. Las órdenes del capitán relativas a la navegación y la policía de a bordo;
2. Una relación de todos los acontecimientos importantes relativos al buque y al viaje;
3. Las sanciones inflingidas y las medidas disciplinarias impuestas, si se carece del "libro de disciplina" previsto en el artículo 7.2.02.
4. Las resoluciones adoptadas en el viaje, en los casos previstos en el artículo siguiente.

Las inscripciones se harán todos los días, sin interrupción. Serán firmadas cada día por el capitán.

10.1.05. *Consulta de la tripulación*

El capitán deberá recabar la opinión de los demás oficiales del buque y de los dos marineros o tripulantes más antiguos en los casos siguientes:

1. Abandono del buque en el mar;
2. Evacuación del buque en el mar por toda o una parte de la tripulación o los pasajeros;
3. Decisión de arrojar la carga al mar;
4. Consumo a bordo de toda o una parte de la carga si se carece de las vituallas, combustible, carburantes y otras provisiones indispensables.
5. Préstamo o venta de la carga en el caso previsto en el artículo 10.1.14.

En los casos de extrema urgencia, el capitán podrá limitarse a consultar a dos miembros de su estado mayor, para las decisiones previstas en los tres primeros párrafos *supra*.

La opinión de los oficiales y los tripulantes más antiguos no obliga al capitán, a quien incumbirá en definitiva la decisión.

Estas opiniones deberán inscribirse en el cuaderno de bitácora y serán firmadas por los interesados, salvo que no puedan hacerlo.

10.1.06. *Responsabilidad*

El capitán será responsable de toda falta cometida en el ejercicio de sus funciones, salvo en caso de fuerza mayor.

10.1.07. *Documentos reglamentarios*

El capitán deberá llevar a bordo los certificados de navegación y demás papeles y documentos prescritos por los reglamentos.

10.1.08. *Conducción del buque*

El capitán deberá conducir personalmente su buque en la entrada, la travesía y la salida de los puertos, radas, canales, ríos, así como en todas las circunstancias difíciles.

La presencia, incluso reglamentaria, de un piloto a bordo no dispensa de esta obligación.

10.1.09. *Carga por cuenta propia*

Está prohibido que el capitán cargue en su buque mercancías por cuenta propia, sin autorización expresa y escrita del armador.

En caso de infracción a esta prohibición, el capitán deberá al armador una indemnización igual al doble del flete correspondiente a su carga.

10.1.10. *Representación del armador*

Fuera del puerto de amarre del buque y en todos los puertos y demás lugares en que no resida el armador ni un apoderado de éste, el capitán actuará como representante legal del armador.

En esa calidad puede comparecer ante la justicia, como actor o como demandado, y puede recibir todos los documentos judiciales o extrajudiciales dirigidos al armador.

Puede asimismo, en caso de urgencia, adoptar en nombre del armador todas las disposiciones para preservar sus derechos.

Puede incurrir en los gastos necesarios para la conservación del buque, la continuación del viaje, el abastecimiento normal y la remuneración de la tripulación.

10.1.11. *Contratación de marineros*

En las mismas condiciones, el capitán podrá durante el viaje contratar marineros para completar la tripulación.

10.1.12. *Gestión de los asuntos de los expedidores o destinatarios*

En ausencia de todo representante local del armador o de los expedidores, el capitán podrá adoptar, o pedir a un juez que adopte, todas las medidas necesarias para preservar los derechos de los expedidores o destinatarios. En ese caso, el armador, representado por el capitán, deberá ser considerado gerente de los asuntos de los expedidores o destinatarios.

10.1.13. *Compromisos que necesitan la autorización del armador*

En el puerto de amarre del buque y en cualquier lugar en que resida el armador o un apoderado de éste, el capitán no podrá incurrir en gastos o asumir compromisos sin su autorización especial.

10.1.14. *Empeño o venta de la carga*

Si durante un viaje se necesita incurrir en gastos para la reparación de averías o la subsistencia de la tripulación o los pasajeros, el capitán podrá pedir un préstamo avalado por el buque, y empeñar o vender total o parcialmente la carga hasta la suma que exijan las necesidades comprobadas.

Antes de asumir esas obligaciones, el capitán deberá recabar la opinión prevista en el artículo 10.1.05 y solicitar la autorización de su armador y, en caso de que las comunicaciones con éste sean imposibles, de un tribunal competente y, en el extranjero, de la autoridad consular malgache o, en su defecto, al magistrado local.

10.1.15. *Compromisos injustificados*

El capitán que, sin necesidad, hubiera consumido, comprometido o vendido total o parcialmente la carga o las provisiones del buque, o se hubiera apoderado de aparejos, avíos, maquinas o anexos del buque, será enjuiciado y sancionado de conformidad con los artículos 7.4.11 y 7.4.12.

Cuando hubiera inscrito en su registro o declarado en sus informes averías y gastos ficticios, se iniciarán acciones en su contra por falsificación de documentos comerciales y, en su caso, por defraudación.

En esos diversos casos, el capitán deberá reembolsar personalmente los importes, mercancías u objetos que hubiera desviado de su uso, sustraído u obtenido por fraude, y la prescripción sólo comenzará a contarse en su favor desde el día en que el armador hubiera podido descubrir el fraude.

10.1.16. *Requisición de víveres que se encuentren a bordo*

Cuando durante el viaje se descubriera que faltan víveres, combustibles, carburante y otras provisiones indispensables, el capitán puede requisar los víveres y mercancías que se encuentren a bordo, tras haber recabado las opiniones previstas en el artículo 10.1.05, y el armador deberá reembolsar su valor a los propietarios interesados.

10.1.17. *Responsabilidad por los actos de las personas que se encuentren a bordo*

Los miembros de la tripulación, los sobrecargos y los pilotos no son empleados del capitán.

Éste no es civilmente responsable por el daño que esas personas puedan causar a otros.

10.1.18. *Aprobación del cuaderno de bitácora y depósito de los informes de viaje*

El capitán deberá, en las 24 horas de su llegada, recabar de la autoridad administrativa marítima o consular la aprobación su cuaderno de bitácora.

Si durante el viaje se producen acontecimientos extraordinarios que afectan el buque, las personas a bordo o la carga, el capitán deberá hacer un informe detallado desde su llegada al primer puerto de escala. Este informe se depositará en Madagascar, en la secretaría de un tribunal o sección del tribunal en el extranjero, en el consulado de Madagascar o, en su defecto, en la secretaría del tribunal local competente.

En caso de naufragio o encallamiento del buque, el capitán deberá además confirmar bajo juramento, ante el magistrado o el cónsul competente, la veracidad de su informe, y presentar el testimonio de los miembros de la tripulación y pasajeros.

Si no hubiera tribunal o consulado en el lugar de desembarco, el informe y las declaraciones mencionadas podrán sustituirse por una declaración ante notario u otro funcionario público equivalente, que otorgarán al capitán certificado o copia auténtica.

10.1.19. *Descarga de la carga en caso de incidente*

En el caso indicado en el artículo precedente, y salvo peligro inminente, el capitán no podrá descargar ninguna mercancía antes de haber presentado su informe y atendido a las medidas de instrucción y verificación ordenadas, por la autoridad administrativa marítima consular o por la autoridad judicial.

10.1.20. *Sustitución del capitán*

Si, durante el viaje, el capitán fallece o desaparece o se encuentra en imposibilidad de ejercer su mando será reemplazado automáticamente por el oficial de cubierta que tenga el rango más elevado según los reglamentos malgaches.

A falta de oficial de cubierta, se entregará el mando en el mismo orden a los oficiales de la sala de máquinas, luego a los jefes de tripulación o a los marineros más antiguos.

En igualdad de condiciones, se seguirá el orden de inscripción de la tripulación en la lista.

En el primer puerto de escala, el capitán interino deberá ponerse en contacto con el armador para que designe un nuevo capitán.

Si no se tienen instrucciones del armador, el nuevo capitán podrá ser designado por un cónsul de Madagascar.

10.1.21. *Validez del período de sustitución*

Las disposiciones del artículo 7.5.10 no se aplican al miembro de la tripulación que asuma el mando del buque en las condiciones mencionadas en el artículo anterior.

El capitán interino deberá consignar en el cuaderno de bitácora la fecha y la hora en que asumió el mando.

El armador estará representado válidamente por el capitán interino, y no podrá desconocer sus actos, salvo en caso de dolo.

CAPÍTULO 2
SOBRECARGO

10.2.01. *Función*

El sobrecargo es un representante del armador o del fletador embarcado a bordo

– de un buque pesquero, para dirigir las operaciones de pesca y velar por la conservación y comercialización del producto de la pesca;

– de un buque destinado al transporte de personas, en particular cruceros de turismo, para suministrar a los pasajeros prestaciones y servicios distintos que el transporte marítimo;

– de un buque de carga, para velar por el embarque, desembarque y buena conservación de las mercancías transportadas.

10.2.02. *Grado de oficial*

El sobrecargo tiene grado de oficial. Con independencia del alcance de sus atribuciones, está sujeto a la autoridad del capitán, en las condiciones previstas por el artículo 3.9.01.

10.2.03. *Contrato de empleo*

El armador o el fletador eligen libremente al sobrecargo.

El contrato de empleo del sobrecargo está sujeto a las normas previstas por los artículos 3.3.01 a 3.3.07 y 3.7.01 a 3.7.04 del presente Código.

El sobrecargo puede ser separado de su empleo por el armador o el fletador que lo designó, en las mismas condiciones que el capitán.

El capitán no puede separar de su empleo al sobrecargo.

10.2.04. *Atribuciones retiradas al capitán*

El armador o el fletador no pueden atribuir al sobrecargo ninguna participación en las funciones administrativas, disciplinarias y náuticas que incumben al capitán.

En el contrato de empleo del sobrecargo se deben precisar las funciones comerciales que se atribuyen a éste y se retiran al capitán.

Se presume que el capitán conserva todas las atribuciones que no han sido expresamente delegadas al sobrecargo.

10.2.05. *Instrumentos de designación*

Se deberá adjuntar a la lista de tripulación un ejemplar del instrumento de designación del sobrecargo, firmada por el armador o el fletador, el capitán y el sobrecargo.

Este instrumento puede conferir en particular al sobrecargo la facultad de:

– Determinar los movimientos del buque con carácter comercial, las escalas y las escalas técnicas;

– Firmar los conocimientos de embarque;

– Recibir y entregar las mercancías transportadas;

– Verificar las mercancías durante el embarque y el desembarque;

– Consignar o recibir las reservas en este sentido;

– Velar por la conservación de las mercancías durante el transporte;

– Pagar determinados gastos en relación con los pasajeros o la carga;

– Vender total o parcialmente la pesca;

– Llevar los libros de contabilidad pertinentes a las diferentes operaciones.

10.2.06. *Responsabilidad ante el armador*

El sobrecargo responde de su gestión ante el armador o el fletador que lo designó, en calidad de mandatario remunerado.

10.2.07. *Responsabilidad ante terceros*

El armador o el fletador es civilmente responsable del sobrecargo respecto de terceros, por todos los actos vinculados a sus funciones, pero en los límites previstos por los artículos 9.1.04 y siguientes del presente Código.

CAPÍTULO 3

TRIPULACIÓN

10.3.01. *Condiciones de contratación*

Las condiciones de selección, contratación y trabajo de los oficiales, contramaestres y tripulantes a bordo de los buques malgaches están fijadas por las disposiciones del Libro 3 del presente Código.

10.3.02. *Condición jurídica*

Con independencia del modo de contratación de un tripulante, éste se considera empleado del armador.

10.3.03. *Responsabilidad ante terceros*

El armador responde por las faltas cometidas por los tripulantes en las condiciones previstas para el propietario de un buque por los artículos 9.1.01 y siguientes del presente Código.

TÍTULO B. AGENTES DEL ARMADOR EN TIERRA

CAPÍTULO 4

AGENTES PERMANENTES

10.4.01. *Atribuciones delegadas*

Los agentes permanentes del armador, cuya condición sea notoria en los puertos o en otros lugares en que residen, pueden asumir acuerdos válidos en nombre del armador al que representan en lo que respecta a la explotación normal del buque.

A esos efectos, una limitación contractual de sus atribuciones no puede oponerse a terceros de buena fe que pudieran ignorarlo.

Sin embargo, el agente del armador deberá presentar un poder especial conferido por este último en caso de venta, hipoteca, armamento o desarme del buque.

10.4.02. *Responsabilidad en calidad de empleado*

Los agentes definidos en el artículo anterior son empleados del armador y éste deberá responder por sus faltas profesionales en las condiciones del derecho ordinario.

Capítulo 5

Consignatarios

10.5.01. *Misión*

El consignatario es mandatario del armador. Su función principal es velar por agilizar las operaciones de los buques. A esos efectos, deberá:

– Velar por los detalles de la llegada y el reaprovisionamiento del buque en el puerto;

– Recibir las mercancías que le entregue el capitán, a fin de entregarlas a los destinatarios o sus representantes, por cuenta del armador;

– Recibir las mercancías que le entregue el expedidor o su representante para entregarlas al capitán a fin de que se carguen a bordo;

– En general está remunerado por una comisión a porcentaje.

10.5.02. *Elección del domicilio*

El hecho de que un armador asigne un buque a un consignatario en Madagascar conlleva que el armador constituye domicilio en el del consignatario, para todos los actos y diligencias relativos al buque o a su carga. Toda diligencia judicial o extrajudicial destinada al armador se le puede notificar válidamente a su consignatario, incluso después de la salida del buque.

10.5.03. *Responsabilidad ante el armador*

El consignatario del buque es responsable ante el armador en los términos de su mandato.

En cambio, ante los destinatarios de las mercancías desembarcadas, sólo responderá por sus faltas personales o las de sus propios empleados. No es personalmente responsable de la buena ejecución del contrato de transporte marítimo, incluso si está encargado de cobrar el flete.

10.5.04. *Responsabilidad personal frente a terceros*

El consignatario es personalmente responsable del pago de los honorarios de pilotaje, tasas portuarias y otras deudas contraídas por el buque, así como las multas impuestas al buque o a la tripulación.

10.5.05. *Condiciones de ejercicio*

La persona que aspire a ejercer el oficio de consignatario de buques deberá prestar fianza por un monto que se fijará por decreto.

10.5.06. *Acumulación de funciones*

El hecho de que una persona actúe simultáneamente en calidad de consignatario de buque, consignatario de la carga y estibador no es causa de anulación de los contratos correspondientes, si los diversos servicios se ejecutaran de forma legal y separada, de hecho y de derecho.

TÍTULO C. AUXILIARES DE LA EXPLOTACIÓN

CAPÍTULO 6
TRANSITARIO

10.6.01. *Misión*

El transitario o consignatario de la carga interviene como mandatario de los receptores de las mercancías. Actúa en general como agente encargado de recibir una mercancía expedida por tierra o por aire, y cargarla sobre un buque, con miras a su transporte por mar o viceversa. Puede actuar como simple representante encargado de concertar un contrato de transporte y cumplir las formalidades aduaneras y portuarias. Con frecuencia interviene como agente de transporte para agrupar las mercancías y ocuparse del transporte de las mercancías agrupadas.

10.6.02. *Reservas contra el capitán*

Deberá consignar respecto al transportista marítimo o su representante las reservas relativas al estado o la importancia de las mercancías en el momento de la entrega, o si no hay entrega.

Si la mercancía se transporta con un conocimiento de embarque, deberá observar para la notificación de las reservas de las condiciones y plazas previstas en el artículo 11.2.23 del presente Código.

A falta de reservas, se considera que el transitario ha recibido las mercancías en el estado o en las cantidades descritas en el conocimiento de embarque. Esta presunción está sujeta a prueba en contrario en las relaciones entre el transitario y el transportista marítimo.

10.6.03. *Responsabilidad en calidad de mandatario remunerado*

El transitario es responsable, en calidad de mandatario remunerado, de las faltas que cometa en el ejercicio de las funciones antes mencionadas.

10.6.04. *Responsabilidad en calidad depositario remunerado*

Si se le encarga expresamente, deberá cuidar de las mercancías en calidad de depositario remunerado.

A falta de ese mandato, y si no hay destinatario o persona que durante la entrega reclame con justificativo las mercancías, el transitario deberá depositarlas en un almacén.

Si es imposible depositar la mercancía en un almacén, o dispensarle la protección equivalente contra la intemperie y el robo, el transitario quedará liberado de la custodia de las mercancías, si el destinatario no las retira al expirar un plazo de 48 horas a partir del día siguiente de haberse enviado la notificación que indique la llegada de la carga.

10.6.05. *Responsabilidad por averías y pérdidas*

El agente en tránsito es responsable de las averías y pérdidas en las mercancías que se encuentren en su posesión, salvo que demuestre que le daño no le es imputable.

10.6.06. *Prescripción*

Las acciones incoadas por los destinatarios de las mercancías contra el transitario de la carga prescriben en el mismo plazo que las que se hubieran entablado contra el transportista marítimo.

CAPÍTULO 7
ESTIBADORES

10.7.01. *Definición*

Se entiende por estiba todas las operaciones jurídicas y prácticas necesarias para la aceptación, entrega, manipulación, transporte y almacenamiento seguro de mercancías en el momento de la carga, la descarga o el trasbordo.

Las operaciones de estiba no se considerarán operaciones de transporte marítimo, fluvial o terrestre, ni siquiera cuando estén efectuadas por embarcaciones, instalaciones o vehículos flotantes.

10.7.02. *Ámbito de aplicación*

Las disposiciones del presente capítulo se aplican a todas las operaciones de estiba en Madagascar, con independencia de la índole jurídica de la empresa de estiba o del origen del contrato en virtud de la cual actúa.

10.7.03. *Acuerdo tácito*

El contrato de estiba puede constituirse por acuerdo expreso o tácito.

Se considera acuerdo tácito:

– En el momento de la carga, la entrega de las mercancías al estibador por un expedidor o depositario;

– En el momento de la descarga, la entrega de las mercancías al estibador al costado del buque, con miras a su entrega o trasbordo.

10.7.04. *Intereses representados*

A menos que se acuerde otra cosa, se considerará que el estibador actúa:

1. A la salida, en nombre del expedidor, antes de la aceptación de la entrega al costado del buque de las mercancías por el transportista marítimo; a la llegada, en nombre del destinatario, después de la entrega al costado del buque por dicho transportista;

2. A la salida, en nombre del transportista marítimo durante las operaciones de carga y estiba, y a la llegada, durante las operaciones de estiba y desembarque.

10.7.05. *Mercancías peligrosas*

El estibador puede en todo momento destruir o neutralizar las materias inflamables, explosivas o peligrosas de las que no hubiera aceptado hacerse cargo si hubiera conocido su índole, sin indemnización para los destinatarios. El tercero responsable de la entrega al estibador de esas mercancías podrá ser considerado responsable de los daños y gastos resultantes de su manipulación.

Si un estibador conoce la índole peligrosa de las mercancías pero sin embargo las ha aceptado, no podrá destruirlas o neutralizarlas a menos que pongan en peligro la vida humana, las instalaciones u otros bienes.

10.7.06. *Liberación de responsabilidad*

El estibador será responsable por las pérdidas o daños manifiestos de las mercancías que estén en su posesión.

Podrá liberarse de su responsabilidad si demuestra que las pérdidas o daños manifiestos pueden atribuirse, total o parcialmente, a accidente, fuerza mayor, huelga o cierre de empresas u otras interrupciones o dificultades de trabajo debidas a cualquier causa que obedezca, parcial o completamente, a un vicio propio de las mercancías, o a un empaquetamiento inadecuado o defectuoso.

10.7.07. *Nacimiento de la responsabilidad*

La responsabilidad del estibador por las pérdidas o averías no manifiestas se generará sólo si éstas se deben a un acto del estibador o sus empleados. La prueba incumbe al expedidor, el destinatario o el transportista marítimo.

10.7.08. *Alcance de la responsabilidad*

En todos lo casos, la responsabilidad del estibador abarca:

1. A la salida, desde que acepta las mercancías en tierra, de manos del expedidor o de su representante, hasta que las entrega al costado del buque para el transporte;

2. En caso de trasbordo, desde que se las acepta al costado del buque hasta que las entrega al costado del otro buque;

3. A la llegada, desde que acepta las mercancías al costado del buque transportista hasta que las entrega al destinatario, el transitario o toda otra persona que la reclame con justificativo, y si en el momento de la entrega alguno de éstos está ausente, se aplicarán al estibador las disposiciones del artículos 10.6.04.

10.7.09. *Responsabilidad por demora*

El estibador sólo responderá por las demoras ocurridas en las operaciones materiales de estiba si éstas se deben a un acto propio o de sus empleados, y excluyendo los casos de fuerza mayor.

10.7.10. *Verificación por ambas partes*

El estibador puede liberarse de su responsabilidad si demuestra que las pérdidas, daños y demoras que se le imputan resultan de una falta del transportista marítimo, el expedidor o el destinatario.

Tiene derecho a pedir que en el momento de la recepción de las mercancías se proceda a una verificación del estado de las mismas, en presencia de todas las partes.

Toda cláusula que tienda a eximir al estibador de la responsabilidad que le atribuye el presente Código se considera nula.

10.7.11. *Reservas contra los transportistas*

Aun en ausencia de un mandato especial, el estibador tiene el deber de hacer constar, en el momento de la entrega de las mercancías al costado del buque, todas las reservas contra el transportista marítimo, si las mercancías no se ajustan al estado o cantidad aparente enunciados en el conocimiento de embarque.

Debe conservar prueba escrita de esa constancia, en cualquier forma, a disposición del destinatario, el expedidor o el transportista marítimo.

Si no hace constar esa reserva, se considerará que el estibador recibió las mercancías en el estado y la calidad enunciados en el conocimiento de embarque. Con todo, sólo el destinatario puede invocar ésta presunción.

10.7.12. *Reservas contra el estibador*

En caso de pérdidas o daños manifiestos en las mercancías, el destinatario debe hacer constar sus reservas por escrito al estibador, a más tardar, en el momento de la entrega de las mercancías, pues si no lo hace se presumirá que las recibió como el transportista las entregó al estibador, salvo prueba en contrario.

Las reservas pueden hacerse constar por escrito, en cualquier forma, incluso por cartas misivas o anotaciones en los recibos, o en las notas de entrega o de descarga enviadas o restituidas al estibador.

En caso de pérdidas o daños no manifiestos, esta notificación podrá hacerse válidamente en los tres días posteriores a la entrega, sin contar los días feriados.

El pago del precio de la estiba no impide que puedan formularse reservas ulteriormente.

10.7.13. *Daños y pérdidas debidas a accidentes*

Cuando las operaciones de estiba se llevan a cabo en la rada de puertos de Madagascar, fuera de los lugares normales de manipulación, y se producen pérdidas o daños en las mercancías, a raíz de una colisión, encallamiento, naufragio, choque contra un cuerpo fijo, móvil o flotante de la chalana u otro mecanismo que las contenga, sólo se podrá invocar la responsabilidad del estibador si ésos acontecimientos son imputables a su culpa o la de sus empleados.

10.7.14. *Limitación de la responsabilidad*

El estibador puede invocar las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que puede invocar el transportista en virtud del artículo 11.2.16 y siguientes.

10.7.15. *Excepción a la limitación de responsabilidad*

La limitación de responsabilidad contemplada en el artículo precedente no tendrá efectos en caso de dolo o culpa grave del estibador. La carga de la prueba del dolo o culpa grave incumbirá a la parte que alegue la responsabilidad del estibador.

10.7.16. *Prescripción*

Las acciones contra un estibador por pérdidas o daños prescriben en el plazo de un año, salvo cuando se trata de un delito penal.

Las demás acciones derivadas del contrato de estiba prescriben a los 5 años.

Estos plazos se computarán en caso de pérdida total a partir del día en que las mercancías deberían haberse entregado, y en los demás casos, a partir del día en que las mercancías se entregaron, ofrecieron o presentaron al destinatario u otra persona habilitada para recibirlas. En ausencia de ésas personas, el plazo se computará desde la expiración del plazo de 48 horas mencionado en el artículo 10.6.04

LIBRO 11. TRANSPORTE Y VENTAS MARÍTIMOS

TÍTULO A. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

CAPÍTULO 1

DISPOSICIONES COMUNES APLICABLES A TODOS LOS TIPOS DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS

11.1.01. *Obligaciones del transportista*

El transportista marítimo deberá, antes del comienzo del viaje, velar por:

a) Poner el buque en buenas condiciones de navegación, habida cuenta del viaje que ha de realizarse y las mercancías que han de transportarse;

b) Acondicionar, equipar y aprovisionar el buque adecuadamente;

c) Adaptar y poner en buen estado todas las partes del buque en que han de cargarse las mercancías.

11.1.02. *Obligaciones del expedidor*

El expedidor o su representante deberá entregar las mercancías en el momento y en el lugar acordados entre las partes, o que indique la aduana del puerto de carga.

11.1.03. *Obligaciones del capitán*

El capitán se ocupará de forma adecuada y cuidadosa de la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, la custodia y la descarga de las mercancías a partir del día en que se las entregan al costado del buque.

A reserva las reglamentaciones relativas a determinadas mercancías peligrosas, se considerará que el capitán comete falta si coloca las mercancías en la cubierta del buque sin el consentimiento por escrito del expedidor. Se supondrá que ese consentimiento se ha otorgado en caso de carga en contenedores a bordo de buques adecuados.

El capitán se ocupará de las mercancías con las precauciones ordinarias, de conformidad con el acuerdo entre las partes o la aduana del puerto de carga.

11.1.04. *Interrupción del viaje*

Cuando se interrumpa un viaje, el transportista o su representante, bajo pena de pagar daños o intereses, tomará las disposiciones necesarias para el trasbordo de las mercancías y su transporte al puerto de destino previsto.

Esta obligación incumbe al transportista, con independencia de la causa de la interrupción.

11.1.05. *Pago del flete*

El expedidor deberá pagar el precio del transporte o flete. En caso de transporte pagadero en el lugar de destino, el receptor deberá también pagar el flete si acepta la entrega de las mercancías.

11.1.06. *Importe del flete*

El importe del flete se establece por acuerdo entre las partes.

11.1.07. *Mercancías no presentadas para la carga*

El expedidor que no presenta sus mercancías en el momento y lugar oportunos de conformidad con el artículo 11.1.02 deberá pagar una indemnización equivalente a la mitad del flete convenido. En caso de incumplimiento parcial pagará la mitad del flete correspondiente a la cantidad de mercancías no cargadas.

11.1.08. *Mercancías retiradas durante el viaje*

El expedidor que retira sus mercancías durante el viaje deberá pagar íntegramente el flete y todos los costos relacionados con la descarga de las mercancías, excepto cuando el retiro se deba a un acto del capitán, con sujeción a las disposiciones del párrafo *a*) del artículo 11.2.15.

11.1.09. *Mercancías peligrosas*

El transportista podrá en todo momento y en todo lugar desembarcar, destruir o neutralizar las mercancías de materias inflamables, explosivas o peligrosas, que él o su representante no hubieran embarcado si hubieran conocido su índole, sin ningún tipo de indemnización, y además el expedidor será responsable de todos los daños y gastos que puedan resultar de su embarque.

Cuando el transportista conociera la índole de las mercancías y hubiera aceptado su embarque, sólo podrá desembarcarlas, destruirlas o neutralizarlas cuando pongan en peligro el buque o la carga; y no se deberá pagar indemnización, salvo por las averías comunes que se produzcan.

11.1.10. *Mercancías arrojadas al mar*

Se deberá pagar al transportista el flete de las mercancías arrojadas al mar por motivos de seguridad de todos, bajo condición de contribución.

11.1.11. *Flete no pagadero en caso de negligencia de los transportistas*

No se deberá pagar el flete por las mercancías perdidas o dañadas a raíz de la negligencia del transportista en el cumplimiento de las obligaciones de los artículos 11.1.01 y 11.1.03 *supra*. Lo mismo se aplica a las mercancías perdidas o dañadas debido a los riesgos del mar, salvo que las partes hubieran acordado otra cosa.

11.1.12. *Pago de gastos de trasbordo y flete*

En caso de trasbordo a otro buque, en aplicación del artículo 11.1.04 *supra*, los gastos de trasbordo y de flete para finalizar el transporte de las mercancías están a cargo del transportista cuando la interrupción se debiera a su culpa y no estuviera contemplado por las disposiciones del artículo 11.2.15.

En los demás casos, los mismos gastos se aplicarán a las mercancías.

En uno como en otro caso, el transportista conservará el flete previsto para el viaje en su integridad.

11.1.13. *Responsabilidad por las pérdidas y daños durante el trasbordo*

En caso de interrupción del viaje, cuando no pueda efectuarse adecuadamente el trasbordo de las mercancías, el transportista responderá por su pérdida o daños en las condiciones indicadas en los capítulos siguientes.

En ese caso tendrá derecho a cobrar su flete, en proporción a la distancia recorrida.

11.1.14. *Falta de pago del flete*

El capitán no puede retener las mercancías en su buque por falta de pago del flete.

Podrá, en el momento de la descarga pedir que ésta se deposite en manos de terceros, hasta que se le pague el flete.

11.1.15. *Crédito privilegiado sobre las mercancías para el pago del flete*

El transportista a quien no se haya pagado el flete tendrá un crédito privilegiado sobre las mercancías que ha transportado durante los 15 días posteriores a la entrega, si no las ha depositado en manos de terceros.

11.1.16. *Privilegios para el pago del flete y los daños*

En caso de quiebra del expedidor o la persona con derecho a reclamar la carga antes de la expiración de los 15 días, el transportista tendrá un crédito privilegiado en relación con los demás acreedores para el pago de su flete y los daños que se le adeuden.

11.1.17. *Entrega de las mercancías*

El capitán o el consignatario del buque deberán entregar las mercancías al destinatario o su representante, designado en el documento de transporte.

Si el documento de transporte es un conocimiento de embarque, el destinatario será la persona cuyo nombre figure en el conocimiento de embarque nominativo, o la persona que presente el conocimiento de embarque a la llegada, si es al portador, o el último endosante si el documento es a la orden.

11.1.18. *Entrega del conocimiento de embarque*

La entrega del conocimiento de embarque original al transportista o a su representante confirma la entrega de las mercancías, salvo que el destinatario demuestre lo contrario.

Lo mismo se aplica al recibo o cláusula del destinatario consignada en una carta de despacho.

11.1.19. *Liberación del transportista*

El transitario de la carga actúa en representación de los destinatarios.

La entrega de las mercancías al transitario libera al transportista de la misma manera que si las entregara a los destinatarios.

11.1.20. *Recurso en caso de negativa a recibir las mercancías*

Si no se reclaman las mercancías, o el destinatario se niega a recibirlas, el capitán podrá pedir al tribunal que ordene:

a) La venta de mercancías para el pago de su flete;

b) El depósito de las mercancías que sobren en un almacén público o en manos de terceros.

Cuando el producto de la venta es insuficiente, el transportista conservará su derecho a demandar al expedidor para el pago del flete.

11.1.21. *Responsabilidad por los daños causados por las mercancías*

El expedidor es responsable de los daños causados en el buque o en otros bienes por sus propias mercancías durante el transporte. Incumbe a la persona que pida daños y perjuicios demostrar la culpa del expedidor o de las personas bajo su responsabilidad.

11.1.22. *Comienzo y terminación del contrato de transporte marítimo*

Salvo acuerdo en contrario, el contrato de transporte marítimo abarca las operaciones que preceden a la carga, desde la aceptación de las mercancías por el expedidor, el transporte por buque y las operaciones que sigan a la descarga de las mercancías, hasta que se entregan a los destinatarios.

Todas estas operaciones se rigen por las normas del derecho marítimo.

11.1.23. *Transporte mixto, fluvial y marítimo*

Cuando se concierte un contrato de transporte de mercancías mixto, fluvial y marítimo, se aplicarán las normas del derecho marítimo a la parte marítima del transporte, tal como se define en el artículo 11.1.01.

Cuando se desconozca el origen de un daño o una pérdida en las mercancías en el caso antes mencionado, se aplicarán exclusivamente las normas del derecho marítimo.

11.1.24. *Inadmisibilidad de acciones sin protesta previa*

Sujeto a las disposiciones especiales relativas al transporte en virtud de un conocimiento de embarque, serán inadmisibles:

– Las acciones incoadas contra un transportista marítimo o el capitán respecto de los daños o pérdidas de mercancías, si éstas se aceptaron sin protesta;

– Las medidas incoadas por daños contra el fletador o subfletador, si el capitán entregó las mercancías y cobró el flete sin que se formularan protestas.

En esos casos las protestas deberán hacerse por escrito, dentro de las 24 horas, bajo pena de nulidad.

11.1.25. *Prescripción*

Toda acción para la entrega de mercancías, por daños y perjuicios por daños, pérdidas o demora en su transporte, prescribe al año después de la llegada del buque, o de la pérdida total de éste.

El plazo para interponer recurso es de un mes, contado a partir del ejercicio de la acción contra el garante.

Capítulo 2
Transporte en virtud de conocimiento de embarque

11.2.01. *Definición de conocimiento de embarque a bordo*

Se entiende por contrato de transporte en virtud de conocimiento de embargue el contrato de transporte por mar de cualquier tipo de mercancías, indicadas en un instrumento denominado “conocimiento de embarque a bordo”.

El conocimiento de embarque es un documento escrito emitido por el transportista o su representante, en que se certifica que se han cargado las mercancías, y que es representativo de esas mercancías.

11.2.02. *Otros documentos no equivalentes*

Las normas contenidas en éste capítulo no se aplican al “recibo para embarque” o conocimientos de embarque colectivos a que hace alusión el artículo 11.4.04, o los conocimientos de embarque exigidos por algunos Estados por motivos puramente administrativos o fiscales.

Estos diversos documentos no son representativos de las mercancías.

11.2.03. *Signatarios de los contratos*

El contrato puede concertarse entre el expedidor y su representante y el transportista o su representante, de cualquier manera.

11.2.04. *Obligaciones de las partes en el contrato*

En virtud de este contrato el expedidor se compromete a pagar un flete determinado, y el transportista se compromete a transportar una carga específica de un puerto a otro.

Las partes tendrán libertad para designar el buque en que ha de cargarse la mercancía, o dejar la elección al transportista.

11.2.05. *Terminación del contrato en caso de fuerza mayor*

El contrato se dará por terminado si la salida del buque que debiese efectuar el transporte es obstaculizada o demorada por fuerza mayor.

En ese caso, la terminación del contrato no generará daños e intereses para ninguna de las partes, y los gastos de carga y descarga se pagarán de conformidad con el párrafo 2 del artículo 9.7.10.

11.2.06. *Terminación por culpa del transportista*

Si lo mismo sucede por culpa del transportista, el expedidor podrá pedir que se dé el contrato por terminado. Tendrá derecho a una indemnización correlativa a los daños que ha sufrido. El importe se fijará de conformidad con la disposición de los artículos 11.2.16 y 11.2.19 *infra*.

11.2.07. *Contenido y forma del contrato*

Una vez que se hayan embarcado las mercancías, el transportista o su representante deberán, a solicitud del expedidor, entregarle un conocimiento de embarque en que figuren los detalles que permitan identificar a las partes, las mercancías que han de transportarse, los detalles del viaje que ha de efectuarse y el flete que ha de pagarse.

El conocimiento de embarque puede ser nominativo, a la orden o al portador.

11.2.08. *Informaciones relativas a las mercancías*

El conocimiento de embarque deberá indicar, entre otras cosas:

a) Las marcas de identificación principales de las mercancías, tal como fueron suministradas, por escrito, por el expedidor antes del comienzo de la carga; las marcas deberán ser suficientes para identificar la mercancía y estarán fijadas de manera que sean legibles normalmente hasta el final del viaje;

b) Según el caso, el número de paquetes u objetos, su cantidad o peso, tal como fueron indicados por escrito por el expedidor;

c) El estado y acondicionamiento aparente de las mercancías.

11.2.09. *Impugnación de las declaraciones del expedidor*

El transportista o su representante pueden negarse a inscribir en el conocimiento de embarque las declaraciones del expedidor con relación a las marcas, el nombre, la cantidad, la calidad o el peso de las mercancías, cuando tengan serios motivos para dudar de su exactitud y no hayan tenido los medios normales para verificarlos.

En ese caso, deberá indicar específicamente esos motivos o la carencia de medios de verificación. Incumbirá al expedidor o al destinatario la carga de la prueba cuando falten mercancías.

11.2.10. *Fuerza probatoria del conocimiento de embarque*

Si no hay las impugnaciones mencionadas en el artículo precedente, el conocimiento de embarque dará fe de las declaraciones que contenga en relación con la cantidad y el estado aparente de las mercancías.

Esta prueba será absoluta respecto de terceros portadores del conocimiento de embarque. El transportista puede ofrecer prueba en contrario respecto del expedidor, por todos los medios a su disposición.

11.2.11. *Arreglos relativos a la inexactitud de las declaraciones*

Toda carta o acuerdo según el cual el expedidor se compromete a indemnizar al transportista cuando éste o su representante haya aceptado entregar un conocimiento de embarque sin reservas, sabiendo que había razones para sospechar de la exactitud de las declaraciones que contenía, serán nulos y sin efecto respecto de terceros. Con todo, los terceros pueden invocar tal carta o acuerdo respecto del expedidor.

Cada conocimiento de embarque se establecerá por lo menos en dos originales, uno para el expedidor y el otro para el capitán.

Los originales serán firmados por el transportista o su representante y por el expedidor en las 24 horas siguientes a la carga y, a más tardar, antes de la salida del buque.

11.2.13.[*sic*] *Concordancia de las indicaciones en los dos originales*

En caso de divergencia entre los diversos ejemplares del conocimiento de embarque, cada parte sólo podrá invocar las indicaciones que figuran en el ejemplar que está en su poder, si esas indicaciones figuran en el ejemplar en posesión de la otra parte.

11.2.14. *Comienzo y finalización del contrato*

El transportista será responsable de todas las pérdidas, averías o daños sufridos por las mercancías desde su embarque hasta el momento del desembarque, salvo en las excepciones especificadas en el artículo siguiente.

Si el embarque se realiza mediante maquinarias elevadoras, dicha responsabilidad comienza en el momento en que las eslingas que sostienen las mercancías presentadas en el muelle o en barcazas se encapillan al gancho del aparejo.

Cuando las mercancías se descargan de la misma manera, dicha responsabilidad terminará en el momento en que las eslingas son descapilladas y las mercancías se depositan en tierra o en barcazas.

Estas disposiciones se aplican por igual ya sea que el mecanismo de elevación pertenezca al buque transportista o al estibador, en tierra o sobre el agua.

Cuando la manipulación de las mercancías se efectúa a brazo de hombre, dicha responsabilidad comienza en el embarque cuando las eslingas dejan el suelo o la barcaza, y termina en el desembarque cuando vuelven en contacto con el suelo o la barcaza.

En el caso de transporte de líquidos o de gas a granel, la responsabilidad del transportista marítimo comienza en la partida cuando el líquido o el gas han llegado a las canalizaciones o tuberías del buque, y termina a la llegada, cuando el líquido o el gas han salido de las canalizaciones y tuberías.

Las partes, sin embargo, pueden acordar que la responsabilidad se limite al paso del líquido o el gas en un aparato de medición del volumen cúbico.

11.2.15. *Casos que excluyen la responsabilidad del transportista*

El transportista se libera de la responsabilidad prevista en el artículo anterior si demuestra que las pérdidas, averías o daños sufridos por las mercancías derivan de:

a) Errores de índole náutica del capitán u otros empleados marítimos y del transportista;

b) Vicios ocultos del buque que no pueden detectarse con una inspección razonable;

c) Episodios que constituyen casos fortuitos o fuerza mayor;

d) Huelgas o cierre de empresa o interrupciones u obstáculos al trabajo, parciales o totales, con independencia de su causa;

e) Vicio intrínseco de la mercancía o entrega atrasada dentro de la tolerancia habitual en el puerto de destino;

f) Errores del expedidor, particularmente en el embalaje, el acondicionamiento y el marcado de las mercancías;

g) Salvamento o intento de salvamento de vida o bienes en el mar, o desvío del buque a esos fines;

h) No navegabilidad del buque, cuando el transportista demuestre que ha obrado con una diligencia razonable para cumplir las obligaciones definidas en el artículo 11.1.01;

i) Incendio, a menos que sea causado por acto o negligencia del transportista o sus empleados.

Con todo, en todas las excepciones, el expedidor podrá demostrar que las pérdidas o daños se deben a negligencia personal del transportista o sus empleados, con excepción del caso de error de índole náutica indicado en el párrafo *a*) *supra*.

11.2.16. *Limitación de la responsabilidad del transportista*

A menos que el expedidor haya declarado la índole o el valor de las mercancías antes de su embarque, y que esta declaración se haya consignado en el conocimiento de embarque, el transportista es responsable por el importe de 666,67 DEG por paquete o unidad y 2 DEG por kilo de peso bruto por mercancía perdida o dañada, pudiendo aplicarse el limite más elevado. Sin embargo, el transportista y el expedidor pueden acordar un importe superior.

Cuando se utilice un contenedor, una paleta u otro mecanismo similar para agrupar las mercancías, se considerará que todo paquete o unidad indicados en el conocimiento de embarque, incluidos en ese contenedor, paleta o mecanismo, será un paquete o unidad en el sentido del presente artículo. En los demás casos, ese contenedor, paleta o mecanismo se considerará un paquete o unidad.

11.2.17. *Pérdida del beneficio de la limitación*

El transportista no puede invocar el beneficio de la limitación de su responsabilidad previsto en el artículo anterior:

a) Cuando se demuestre que el daño resultó de un acto u omisión personal cometido con imprudencia y a sabiendas de que probablemente se produciría el daño;

b) Cuando la declaración del expedidor se hubiera consignado en el conocimiento de embarque y hubiera sido aceptado por el transportista; se considera que esa declaración fue aceptada como fidedigna por el transportista, a menos que éste demuestre lo contrario.

11.2.18. *Objeciones a la declaración de valor*

Si el transportista objeta la exactitud de una declaración de valor en el momento en que la efectúa el expedidor, puede consignar en el conocimiento de embarque su objeción con los motivos, y en ese caso la carga de la prueba del verdadero valor incumbirá al expedidor o al destinatario.

11.2.19. *Nulidad de determinadas cláusulas*

Una cláusula será nula y sin efecto cuando tenga por efecto, directa o indirectamente:

a) Dispensar al transportista de la responsabilidad definida en el artículo 11.2.14, o

b) Invertir la carga de la prueba tal como se estipula en este Código, o

c) Limitar la responsabilidad del transportista a un importe inferior al establecido en cumplimiento del artículo 11.2.16.

11.2.20. *Excepciones al artículo anterior*

Como excepción al artículo anterior, todas las cláusulas relativas a la responsabilidad o indemnización serán autorizadas en el caso del transporte de animales vivos y el transporte de mercancías cargadas en cubierta.

11.2.21. *Exención de responsabilidad den caso de declaración fraudulenta de la índole o el valor de las mercancías*

Cuando el expedidor hiciera a sabiendas una declaración inexacta de la índole o el valor de sus mercancías, el transportista no incurrirá en responsabilidad alguna por las pérdidas o daños que se produzcan.

11.2.22. *Evaluación de los daños*

Incumbirá al demandante establecer la índole y el grado de daños por el que exige indemnización.

11.2.23. *Reservas y verificación conjunta en el momento de la entrega*

En caso de pérdidas o daños en las mercancías, el destinatario o su representante enviará una protesta por escrito al transportista o su representante en el puerto de descarga, a más tardar en el momento de la aceptación del envío; de otro modo, se considerará que el destinatario ha recibido las mercancías tal como se describe en el conocimiento de embarque, sujeto a prueba en contrario.

En caso de pérdidas o daños no manifiestos, esa protesta podrá formularse validamente dentro de los tres días posteriores a la entrega, sin contar los días feriados.

El transportista tendrá siempre derecho a pedir que en el momento de la entrega se proceda a una verificación conjunta del estado de las mercancías.

11.2.24. *Prescripción*

El plazo para entablar una acción contra un transportista por pérdida o daños será, en caso de pérdida total, de un año a partir del día en que deberían haberse entregado las mercancías, y en los demás casos, de un año a partir del día en que se entregaron o se ofrecieron al destinatario o su representante.

El plazo para interponer recurso es de un mes, contado a partir del día del ejercicio de la acción contra el garante.

11.2.25. *Ámbito de aplicación de las exenciones y de las limitaciones.*

Las exenciones y limitaciones previstas en el presente capítulo se aplicarán a toda acción que se inicie contra el transportista para pedir indemnización por pérdidas o daños de las mercancías cubiertas por un contrato de transporte, con independencia de que la acción se base en la responsabilidad contractual o extracontractual.

11.2.26. *Índole vinculante del presente capítulo*

Las disposiciones del presente capítulo son de orden público en Madagascar y se aplicarán a todo transporte de mercancías en virtud de un conocimiento de embarque, procedente o destinado a un puerto malgache, y que no corresponda al ámbito de aplicación de un convenio internacional en que Madagascar es parte.

Los tribunales malgaches pueden declarar nulas y sin efecto todas las causas por las que se atribuya jurisdicción o competencia arbitral con el objeto de eludir la aplicación de estas disposiciones o de una legislación equivalente.

CAPÍTULO 3
TRANSPORTE EN VIRTUD DE CARTA DE FLETAMENTO

11.3.01. *Concertación del contrato*

Un contrato del transporte en virtud de una carta de fletamento se constituye mediante el fletamento o subfletamento de un buque o parte de un buque.

El expedidor y el transportista pueden establecer por acuerdo el alcance de sus obligaciones respectivas y su responsabilidad contractual.

11.3.02. *Invalidez de la novación y modificación del conocimiento de embarque*

Cuando, en relación con un transporte en virtud de carta de fletamento, se ha emitido un conocimiento de embarque o documento equivalente para certificar la carga de las mercancías, se presumirá que ninguna de las declaraciones consignadas en ese documento conlleva una novación o modificación de una obligación existente en virtud de la carta de fletamento con respecto a sus signatarios.

Sin embargo, un tercero portador de un conocimiento de embarque emitido en estas circunstancias puede invocar las disposiciones del capítulo anterior, en relación con el transporte de mercancías en virtud de conocimiento de embarque, contra el propietario, el fletador, o el subfletador.

11.3.03. *Obligación de respetar las disposiciones de la carta de fletamento*

Cuando en un contrato de subfletamento o un conocimiento de embarque figure la mención "condiciones con arreglo a la carta de fletamento", el beneficiario de este documento de transporte deberá ajustarse a las disposiciones y condiciones de la carta de fletamento indicada en el contrato, si ésta se publicó de conformidad con el artículo 9.4.04, o si se ajusta a la carta de fletamento modelo que se utiliza habitualmente, o si el transportista informó al beneficiario de las condiciones que le conciernen.

11.3.04. *Incumplimiento de las condiciones de la carta de fletamento*

A menos que las partes acuerden específicamente otra cosa, se observarán las siguientes reglas:

1. Cuando se arriende un buque en su totalidad, y el fletador no lo cargue por completo, el capitán no puede tomar otras mercancías a bordo sin el consentimiento del fletador. Éste podrá recibir el flete por todas las mercancías que se introduzcan a bordo para completar la capacidad de carga del buque;

2. El propietario que haya declarado una capacidad de carga del buque por encima de la real será responsable ante el fletador por los daños y perjuicios, salvo si el error no supera una cuarentava parta o si la declaración es conforme al certificado de tonelaje;

3. Cuando el flete sea proporcional a la cantidad de mercancías cargadas, el fletador cargará el peso o la cantidad especificados en la carta de fletamento. Si no lo hace deberá pagar la indemnización indicada en el artículo 11.1.07.

Cuando la cantidad que deba cargarse figure en la carta de fletamento con la mención "aproximadamente", el fletador atenderá a su obligación ofreciendo una carga que sea un décimo por debajo o por encima de la cantidad especificada.

4. Si el flete prevé una cantidad a tanto alzado y el fletador carga una cantidad mayor que la especificada en el contrato, deberá pagar el flete por el exceso en el precio establecido en la carta de fletamento;

5. El capitán puede poner en tierra, en el lugar de la carga, las mercancías embarcadas a bordo de su buque que no le hayan sido declaradas, o puede exigir antes de la salida un flete por el precio más elevado previsto para las mercancías de ese tipo.

Capítulo 4
Otro tipo de transporte de mercancías por mar

11.4.01. *Buques pequeños*

La emisión de un conocimiento de embarque para el transporte de mercancías será facultativa si éstas se cargan en un buque con propulsión mecánica de un tonelaje inferior a 10 toneladas, o en un buque sin propulsión mecánica de un tonelaje inferior a 25 toneladas.

11.4.02. *Navegación de cabotaje y de cabotaje limitado*

En el caso de la navegación de cabotaje o cabotaje limitado entre puertos malgaches, la prueba del contrato de transporte podrá fijarse de acuerdo con las normas generales del derecho mercantil, sin que sea necesario establecer una carta de fletamento o un conocimiento de embarque.

La aceptación de la mercancía puede certificarse por una carta de expedición o una carta de consignación, o por una constancia de embarque emitida por el capitán.

11.4.03. *Disposiciones aplicables a los dos casos anteriores*

En los casos mencionados en los dos artículos anteriores, las obligaciones respectivas de las partes se establecerán de acuerdo con las disposiciones del Capítulo 1 del presente Título y los usos habituales del puerto de carga, salvo que se acuerde otra cosa.

11.4.04. *Disposiciones aplicables a los conocimientos de embarque colectivos*

Cuando, en esos mismos casos, un transportista o un capitán emitan a favor de un transitario un conocimiento de embarque colectivo para un conjunto de envíos, este conocimiento de embarque no es representativo de las mercancías. Con todo, las partes pueden declarar que se aplicarán, total o parcialmente a ese conjunto de envíos las disposiciones del capítulo 2 del presente Título.

11.4.05. *Reglamentaciones especiales para los envíos postales*

El transporte marítimo de envíos postales no estará sujeto a las disposiciones del presente Título. Se regirá por las leyes y reglamentaciones especiales pertinentes.

TÍTULO B. TRANSPORTE DE PASAJEROS

CAPÍTULO 5

CONTRATOS DE VIAJE

Sección A. *Normas generales*

11.5.01. *Ámbito de aplicación*

Las disposiciones del presente capítulo no se aplicarán al transporte realizado con fines no comerciales ni de pasajeros clandestinos, pero sí a los transportes gratuitos efectuados por una empresa de transporte marítimo.

No se aplicarán a los buques de guerra ni a los buques de Estado destinados exclusivamente a un servicio público distinto al de transporte de pasajeros.

11.5.02. *Definición del contrato de viaje*

En virtud del contrato de viaje, el armador se compromete a transportar pasajeros por mar, sobre un trayecto especificado, contra el pago de un precio.

11.5.03. *Billetes de viaje*

El transportista emitirá al pasajero un billete de viaje en que se indiquen los detalles particulares que identifican a las partes en el contrato (transportista y pasajero) así como el viaje a que se refiere el billete (nombre del buque, fecha y lugar de embarque, puerto de desembarque y, si procede, escalas previstas).

En los buques que tengan un tonelaje bruto inferior a 10 toneladas, y en las embarcaciones que presten servicios portuarios o servicios ordinarios dentro de zonas limitadas por la autoridad marítima, este billete será reemplazado por otro que indique el nombre del transportista y el servicio prestado.

11.5.04. *Cesión a tercero*

Un pasajero no puede ceder su contrato de viaje a un tercero sin el consentimiento del transportista.

11.5.05. *Disposiciones de orden público*

Las disposiciones del presente capítulo no podrán modificarse en perjuicio del pasajero.

Sección B. *Obligaciones de los pasajeros*

11.5.06. *Obligación de presentarse para el embarque*

El pasajero deberá presentarse para el embarque de conformidad con las condiciones mencionadas en el billete de viaje.

Si llega demasiado tarde, deberá pagar el precio del billete.

11.5.07. *Muerte de pasajero u otras circunstancias que impidan el embarque*

Cuando un pasajero no puede embarcar por caso de fuerza mayor, el contrato se cancelará mediante una notificación del pasajero o su representante a esos efectos, antes del embarque.

En caso de fallecimiento del pasajero, el contrato también podrá cancelarse después de la fecha prevista de embarque, si la demora se justifica. Sin embargo, esa demora no puede exceder de seis meses.

Las mismas condiciones se aplicarán, si así lo solicitan, a los familiares de un pasajero que haya fallecido o no hubiera podido embarcar, si debían viajar con él.

11.5.08. *Interrupción del viaje imputable al pasajero*

Una vez que el viaje ha comenzado, todo incidente que afecte a la persona del pasajero no tendrá influencia en su deuda.

11.5.09. *Cancelación de salida del buque*

Cuando un buque no zarpe por una causa no imputable al transportista, se cancelará el contrato sin indemnización de ninguna de las partes.

Si no puede demostrar que la causa no le es imputable, el transportista deberá pagar una indemnización equivalente a la mitad del precio.

11.5.10. *Modificación importante del viaje*

Si se introduce una modificación importante en el horario, itinerario o escalas previstas, el pasajero tendrá derecho a pedir la cancelación del contrato y daños y perjuicios, si procede.

11.5.11. *No terminación del viaje*

Cuando no se complete el viaje, y el transportista no demuestra que la causa no le es imputable, ello supondrá la cancelación del contrato, con sujeción a daños y perjuicios cuando proceda, a menos que el transportista proporcione al pasajero transporte al lugar de destino en un buque de la misma clase.

11.5.12. *Carácter supletorio de los artículos 11.5.05 a 11.5.10*

Las partes podrán, por acuerdo expreso, dejar de lado todas o algunas de las disposiciones de los artículos 11.5.05 a 11.5.10 *supra*.

11.5.13. *Disciplina a bordo*

Los pasajeros estarán sujetos a la disciplina establecida a bordo.

Sección C. *Responsabilidad del transportista*

11.5.14. *Obligación de garantizar la seguridad de los pasajeros*

El transportista deberá poner y mantener el buque en estado de navegabilidad, suficientemente acondicionado, tripulado y aprovisionado para el viaje planificado, y tomar todas las medidas del caso para garantizar la seguridad de los pasajeros.

11.5.15. *Responsabilidad en caso de accidente colectivo*

El transportista será considerado responsable de la muerte o lesión de los pasajeros causadas por naufragio, colisión, encallamiento, explosión, incendio u otro siniestro importante, a menos que pueda demostrar que el accidente no le es imputable.

11.5.16. *Responsabilidad en caso de accidente individual*

Si un pasajero resulta muerto o herido a raíz de un accidente ocurrido después del embarque y antes de que haya descendido en las escalas o en el puerto de destino, el transportista deberá pagar una indemnización por las consecuencias perjudiciales, si se demuestra que no cumplió la obligación prevista en el artículo 11.5.14.

11.5.17. *Limitación de responsabilidad*

En el caso de créditos generados por la muerte o lesión física de los pasajeros de un buque debido a un mismo accidente, la responsabilidad del propietario del buque estará limitada a 46.666 DEG, multiplicado por el número de pasajeros que el buque está autorizado a transportar según el permiso de navegación, hasta un límite de 25 millones DEG.

A los efectos de este artículo se entiende por "pasajeros" toda persona transportada en virtud de un contrato de transporte de pasajeros u otra persona que, con consentimiento del transportista, acompañe un vehículo o animales vivos en virtud de un contrato de transporte de bienes.

11.5.18. *Responsabilidad en caso de retraso*

El transportista será responsable de los daños causados por el retraso debido al incumplimiento del artículo 11.5.14 ó por negligencia comercial de sus empleados.

11.5.19. *Prescripción*

Las acciones de responsabilidad contra un transportista prescriben a los dos años contados a partir de la fecha en que el pasajero desembarcó o hubiera debido desembarcar.

CAPÍTULO 6
TRANSPORTE DE EQUIPAJE

11.6.01. *Efectos personales y equipaje de cabina no registrado*

El transportista es responsable de los efectos personales y equipaje de cabina que no se hayan registrado, si se demuestra que la pérdida o el daño se deben a su negligencia o la de sus empleados.

Salvo en el caso de dolo o negligencia inexcusable de su parte, la indemnización que deberá pagar el transportista no superará los 400 DEG por pasajero.

11.6.02. *Objetos de valor depositados en custodia*

No habrá limitación de responsabilidad respecto de los objetos de valor depositados por el pasajero en custodia del capitán o el tesorero de a bordo.

11.6.03. *Equipaje y vehículos de turismo registrados*

El transportista emitirá un recibo del equipaje y los vehículos de turismo registrados. Será responsable por ellos hasta los límites siguientes:

– 950 DEG por pasajero para el equipaje de cabina;

– 1.250 DEG por pasajero para el equipaje en bodega;

– 3.850 DEG por vehículo de turismo, incluido el equipaje que se encontrara en el interior del vehículo.

11.6.04. *Incumplimiento del pago del flete*

El capitán no podrá retener el equipaje a bordo, pero podrá depositarlo en poder de terceros hasta el pago íntegro de los importes que se le deban en virtud del contrato de viaje.

Estos créditos tendrán privilegio sobre el producto de la venta del equipaje.

11.6.05. *Prescripción*

Las acciones generadas con motivo del transporte de equipaje prescribirán en el plazo de un año.

CAPÍTULO 7
CONTRATO DE CRUCEROS TURÍSTICOS

11.7.01. *Billete de crucero*

Las agencias de viajes que organicen cruceros marítimos deberán emitir a cada pasajero, bajo pena de nulidad del contrato, un billete de crucero.

En este billete se mencionaran los siguientes detalles:

1. El nombre y la clase de buque;
2. El nombre y domicilio de la agencia de viaje;
3. El nombre y domicilio del pasajero;
4. La clase y el precio total del viaje;
5. Los puertos de salida y de destino;
6. Las fechas de salida y de llegada;
7. Las escala previstas;
8. Los servicios adicionales prometidos al pasajero.

11.7.02. *Carné de crucero*

Cada pasajero recibirá, además del billete de crucero que constituye su contrato de viaje, los cupones correspondientes para cada escala respecto de los servicios que se prestarán en tierra, recopilados en un carné de crucero.

El billete de crucero y el carné de crucero constituirán el documento de crucero.

11.7.03. *Incumplimiento de las obligaciones*

La agencia será responsable del incumplimiento de alguna de las obligaciones estipuladas en el documento de crucero, a menos que demuestre que el incumplimiento se debió a un hecho que no le sea imputable.

11.7.04. *Responsabilidad personal de la agencia*

La agencia será personalmente responsable por los daños sufridos por el pasajero o su equipaje, en las condiciones y limites estipulados en los artículos 11.5.14 a 11.6.02 *supra*, sin perjuicio de los recursos que pueda ejercer contra el transportista.

TÍTULO C. VENTAS MARÍTIMAS

CAPÍTULO 8
DISPOSICIONES COMUNES

Se entiende por venta marítima la venta de mercancías que deban ser transportadas por mar para su entrega al comprador.

Las ventas marítimas están regidas por el derecho común aplicable a los contratos de compraventa y a las disposiciones del presente Título, que son solamente supletorias de la voluntad de las partes, a menos que la ley disponga otra cosa.

Capítulo 9

Ventas en la salida

11.9.01. *Definición*

En el caso de ventas a la salida, conocidas como "franco a bordo" (F.A.B.), el transporte y sus riesgos corren por cuenta del comprador.

11.9.02. *Obligaciones del vendedor*

El vendedor tendrá las siguientes obligaciones:

1. Entregar las mercancías de conformidad con las condiciones del contrato;

2. Entregar las mercancías en un puerto de embarque convenido, de conformidad con la práctica habitual en la fecha o en el plazo convenido:

– A bordo del buque designado por el comprador (cláusula F.A.B.);

– En el muelle, lo más cerca posible del buque designado (cláusula franco al costado del buque o F.A.S.), y notificar luego al comprador en las 24 horas por los medios ordinarios;

3. Sufragar todos los costos a su cargo en relación con las mercancías y soportar todos los riesgos a que puedan estar expuestas hasta el momento en que pasen efectivamente la borda del buque (cláusula F.A.B.) o que se depositan realmente al costado del buque (cláusula F.A.S.) a la salida, incluidos los costos de todas las formalidades necesarias hasta esos puntos;

4. Encargarse a su costa del empaquetamiento normal de las mercancías, a menos que sea habitual en el comercio despachar las mercancías sin embalaje;

5. Sufragar los costos de verificación de la calidad, peso o medición o cómputo necesarios para la venta a la salida;

6. Emitir a su costa un documento que certifique la entrega de las mercancías a bordo o al costado del buque designado.

11.9.03. *Obligación del comprador*

El comprador tiene las siguientes obligaciones:

1. Notificar al vendedor oportunamente el nombre del buque, el lugar de carga y la fecha de entrega en el buque. A esos efectos, deberá arrendar un buque o reservar el espacio necesario en el buque a su propia costa;

2. Sufragar todos los gastos a su costa en relación con las mercancías y asumir todos los riesgos a que puedan estar expuestas en el momento en que pasan realmente la borda del buque (cláusula F.A.B.) o que se depositan realmente al costado del buque (cláusula F.A.S.) a la salida, y pagar el precio acordado;

3. Cuando el buque designado por el comprador no puede cargar las mercancías en la fecha o en el plazo convenido, sufragar todos los costos adicionales en que se incurran por esa circunstancia y asumir todos los riesgos a que puedan estar expuestas todas las mercancías desde la fecha de expiración del plazo convenido, siempre que las mercancías estén separadas en lotes;

4. Sufragar los mismos costo y asumir los mismos riesgos, en las mismas condiciones, cuando no designe oportunamente el buque o el puerto de embarque;

5. Sufragar los gastos de emisión y el coste de todos los documentos, el conocimiento de embarque, los certificados de origen, los derechos consulares y las pólizas de seguro.

Capítulo 10

Ventas "costo, seguro y flete"

11.10.01. *Definición*

En virtud de la denominada venta "costo, seguro y flete" (CSF) el comprador sufraga el precio de las mercancías, la prima de seguro marítimo y el flete y asume los riesgos de transporte.

11.10.02. *Obligaciones del vendedor*

El vendedor tiene las siguientes obligaciones:

1. Entregar los bienes de conformidad con el contrato de venta;

2. Concertar a su costa un contrato por el transporte de las mercancías al puerto de destino convenido, en un buque marítimo adaptado, y pagar el flete;

3. Cargar a su costa las mercancías a bordo del buque en el puerto de embarque, en el plazo acordado o, si no hay una estipulación al respecto, en un plazo razonable, y notificar al comprador en las 24 horas, por los medios habituales;

4. Suministrar a su costa, y en un documento transmisible, una póliza de seguro marítimo contra los riesgos de transporte en una compañía de seguros acreditada, y que cubra todos los riesgos de transporte mencionados en el contrato;

5. Asumir todos los riesgos a que pueden estar expuestas todas las mercancías hasta el momento en que pasan realmente la borda del buque a la salida;

6. Proporcionar al comprador, a su costa, y sin demora:

– Un conocimiento de embarque a bordo certificado, negociable a la orden, para el puerto de entrega convenido;

– Una factura para las mercancías despachadas;

– La póliza de seguro marítimo;

– Una copia de la carta de fletamento, si el conocimiento embarque hace referencia a ella;

7. Ocuparse, a su costa, del empaquetamiento normal de las mercancías, a menos que sea habitual en el comercio despachar las mercancías sin embalaje;

8. Sufragar los costos de verificación de calidad, peso, medición o cómputo necesario para la entrega a la salida;

9. Pagar todos los derechos e impuestos que gravan las mercancías hasta el momento de la carga, incluidos los costos de cualquier formalidad e impuestos de derechos de exportación.

11.10.03. *Obligaciones del comprador*

El comprador tiene las siguientes obligaciones:

1. Aceptar los documentos que le presente el vendedor, si son conformes con las condiciones del contrato de venta, y pagar el precio convenido;

2. Asumir todos los riesgos a que están expuestas todas las mercancías desde el momento en que pasan realmente la borda del buque en el puerto de embarque;

3. Sufragar todos los costos a su cargo durante el transporte marítimo, salvo el flete y el seguro marítimo, y los costos de descarga a la llegada;

4. Obtener y suministrar a su costa y riesgo una licencia de importación o un documento equivalente necesario para descargar las mercancías, y pagar los derechos de aduana y de importación;

5. Pagar los gastos de emisión y los costos de certificado de origen, certificados sanitarios y documentos consulares necesarios para la importación.

11.10.04. *Mantenimiento de las obligaciones previstas en el párrafo 2 del artículo 11.10.03*

La inclusión de cláusulas como "peso verificado a la llegada" u "homologado en el puerto de llegada" no alterarán la índole de las ventas CSF cuando esas cláusulas tengan por objeto o efecto dispensar al vendedor de la obligación de asumir los riesgos mencionados en el párrafo 2 del artículo 11.10.03.

CAPÍTULO 11

VENTAS A LA LLEGADA

11.11.01. *Definición*

En virtud de un acuerdo de venta a la llegada, el vendedor se hace cargo del transporte y de sus riesgos.

La entrega se realizará en el puerto de llegada, ya sea al costado del buque o a bordo del buque transportista, según lo convenido por las partes.

En el caso de mercancías a granel, no se considerará que se ha hecho la entrega hasta que se haya individualizado el lote destinado al comprador. La homologación tendrá lugar en el momento de la entrega o a la individualización.

11.11.02. *Obligaciones del vendedor*

El vendedor deberá sufragar todos los costos, derechos e impuestos relacionados con la salida del puerto de embarque, así como los gastos de carga y de transporte.

Sufragará asimismo los gastos de descarga en el puerto de llegada, cuando las mercancías deban entregarse en el muelle.

11.11.03. *Obligaciones del comprador*

El comprador sufragará los costos, derechos e impuestos relacionados con la entrada en el puerto de descarga. Sufragará asimismo los gastos de descarga cuando las mercancías se entreguen a bordo.

Pagará asimismo el precio acordado, sujeto a las condiciones estipuladas *supra*.

11.11.04. *Ventas "en embarque"*

En el caso de las ventas "en embarque", el vendedor deberá cargar las mercancías en el plazo convenido en el contrato a bordo del buque de su elección.

Cuando se produzcan pérdidas o daños en el transporte, en el caso de mercancías a granel el vendedor volverá a despachar al comprador el equivalente de las cantidades faltantes, con el precio y las condiciones del contrato.

11.11.05. *Ventas "en buque designado"*

En el caso de una venta en un "buque designado" o en "buque a designar", el vendedor, además de las condiciones previstas en el artículo 11.11.02, deberá designar inmediatamente, o en un plazo determinado, el buque en el que las mercancías están o deberán estar embarcadas.

Las obligaciones del comprador estarán supeditadas a la llegada de las mercancías al lugar de destino en debida forma.

La pérdida o daño total o parcial durante el viaje conllevará la cancelación de la venta, hasta el límite apropiado, sin obligación para el vendedor de sustituir las mercancías, ni daños y perjuicios para el comprador.

El comprador asumirá las consecuencias del retraso del buque designado.

LIBRO 12. SEGURO MARÍTIMO

CAPÍTULO 1
REGLAS GENERALES

12.1.01. *Partes en el contrato*

El seguro marítimo ampara a los armadores, fletadores y expedidores de los riesgos resultantes de un viaje marítimo.

12.1.02. *Intereses asegurados*

Se puede asegurar todo interés legítimo, incluido el lucro previsto que esté expuesto a riesgos marítimos.

12.1.03. *Carácter supletorio de las disposiciones jurídicas*

Las partes pueden dejar de lado las disposiciones del presente Libro, salvo disposición de la ley en contrario.

12.1.04. *Aplicación al reaseguro*

Las disposiciones de este Libro son aplicables a los reaseguros.

12.1.05. *Indemnización en caso de pérdida*

A pesar de toda cláusula en contrario, la póliza de seguro sólo puede consistir en un acuerdo de indemnización. Nadie podrá reclamar el beneficio de un seguro si no ha sufrido un perjuicio.

12.1.06. *Beneficiarios de la póliza de seguro*

El seguro puede contratarse en favor del que suscribe la póliza o de otra persona determinada, o con cláusula abierta o a la orden.

Las pólizas con una cláusula abierta o al portador serán válidas como seguro en favor del que suscribió la póliza, y como estipulación para otros, en favor del beneficiario eventual de dicha cláusula.

TÍTULO A. REGLAS COMUNES PARA LOS DIVERSOS TIPOS DE SEGUROS

CAPÍTULO 2
CONCLUSIÓN DEL CONTRATO

12.2.01. *Prueba por escrito*

A pesar de cualquier estipulación en contrario, el contrato de seguro se suscribirá por escrito.

12.2.02. *Demostración por una póliza u otro documento*

El contrato de seguro se demuestra por una póliza legalmente certificada, o por acuerdo privado. Antes de redactarse la póliza o el acuerdo, el compromiso de las partes se deberá probar por otro medio escrito (promesa de seguro, nota de cobertura).

12.2.03. *Indicaciones que deben figurar en las pólizas*

La póliza de seguro tiene la fecha de su firma. En ella se indicará:

– El lugar de la firma;

– Los nombres y domicilios de las partes contratantes, debiéndose indicar, en su caso, que la persona que firma la póliza lo hace en nombre de otra;

– El objeto o el interés asegurado;
– Los riesgos asegurados o excluidos;
– El tiempo y lugar de esos riesgos;
– El importe asegurado;
– La prima;
– La cláusula a la orden o al portador, si se hubiera convenido; y en general,
– Todas las demás condiciones convenidas entre las partes.

12.2.04. *No iniciación de los riesgos*

Una póliza de seguro será nula si los riesgos no hubieran comenzado dentro de los dos meses de suscripción de la póliza o de la fecha fijada para que se inicien los riesgos.

En el caso de pólizas de riesgos de cobertura abierta, esta disposición se aplicará solamente a la primera declaración de expedición.

12.2.05. *Declaraciones inexactas u omisiones*

Toda declaración inexacta del asegurado que pueda afectar sensiblemente la evaluación de los riesgos por parte del asegurador tiene por efecto anular el seguro, incluso cuando no haya habido intención dolosa.

Toda omisión del asegurado, de mala fe, que igualmente pueda haber afectado la evaluación del asegurador tiene por efecto anular también el seguro.

El seguro será nulo aun cuando la declaración inexacta o la omisión no tuvieran influencia en el daño o pérdida del objeto asegurado.

El asegurado retendrá la prima cuando haya habido intención de fraude por parte del asegurado.

12.2.06. *Agravación del riesgo asegurado.*

Toda agravación del riesgo que se produzca durante el período del contrato conllevará la cancelación del seguro cuando esa agravación no se declare al asegurador dentro de los tres días del momento en que el asegurado tuvo conocimiento de ello, sin contar los días feriados.

Cuando la agravación no es imputable al asegurado, el seguro puede continuarse mediante el pago de una prima adicional que tenga en cuanta la agravación.

Si la agravación es imputable al asegurado, el asegurador puede cancelar el contrato inmediatamente, reteniendo la prima, o pedir una prima adicional que tenga en cuenta la agravación.

12.2.07. *Seguro después de recepción de la información*

Todo seguro suscrito después de la pérdida, daño o llegada de los objetos asegurados será nulo si la información llegó al lugar de la firma del contrato o de la residencia del asegurado o del asegurador antes de que el contrato estuviese firmado.

12.2.08. *Seguro basado en información positiva o negativa*

El seguro suscrito después de la recepción de la información positiva o negativa será nulo si se demuestra que antes de la firma del contrato el asegurado conocía personalmente la pérdida, o el asegurador conocía personalmente la llegada del objeto asegurado.

12.2.09. *Acumulación de pólizas de seguro*

La acumulación de pólizas de seguro con intención de fraude, por una suma superior al valor asegurado, hará nulas esas pólizas.

Cuando las pólizas se suscribieron sin intención dolosa, serán válidas siempre que el asegurado las señale a la atención del asegurador de quien recaba el pago. Cada póliza producirá sus efectos en proporción al importe a que se aplica, hasta el límite del valor íntegro del objeto asegurado.

12.2.10. *Sobreevaluación del objeto asegurado*

Un contrato de seguro por un importe superior al valor del objeto asegurado será nulo si el asegurador demuestra fraude, y en ese caso retendrá la prima.

Lo mismo se aplica cuando el valor asegurado haya sido aprobado.

12.2.11. *Validez en ausencia de fraude*

En ausencia de fraude, el contrato será válido hasta el limite del valor del objeto asegurado y, si ese valor hubiera sido aprobado, por el importe total asegurado.

CAPÍTULO 3
OBLIGACIONES DEL ASEGURADOR Y EL ASEGURADO

12.3.01. *Contribuciones a las averías comunes*

El asegurador será responsable de los daños materiales causados al objeto asegurado por la materialización de un riesgo marítimo o acto de fuerza mayor.

El asegurador también será responsable de:

1. La contribución del objeto asegurado a las averías comunes, excepto cuando deriva de un riesgo excluido en el contrato de seguro;

2. Los costos en que se incurrieran en conexión con el riesgo asegurado, a fin de preservar el objeto asegurado contra de los daños materiales o limitar esos daños.

12.3.02. *Negligencia del asegurado o de sus empleados en tierra*

El asegurador será responsable por los daños materiales a los objetos asegurados a raíz de la negligencia del asegurado o de sus empleados en tierra, a menos que demuestre que el daño se debe a que el asegurado no tomó las precauciones razonables para proteger los objetos asegurados contra los riesgos que se produzcan.

A pesar de cualquier disposición en contrario, el asegurador no será responsable en caso de negligencia grave o deliberada por parte del asegurado.

12.3.03. *Negligencia del capitán o de la tripulación*

El asegurador será también responsable cuando el daño haya sido causado por negligencia del capitán o de la tripulación, con sujeción a las disposiciones del artículo 12.5.05.

12.3.04. *Cláusula "franco de averías"*

En virtud de la cláusula "franco de averías" el asegurador quedará liberado de su responsabilidad respecto de todas las averías, comunes o particulares, salvo en los casos que puedan dar lugar a abandono.

La cláusula "franco de averías particulares salvo..." libera al asegurador de la responsabilidad por las averías particulares, con excepción de las causadas por uno de los acontecimientos indicados en la cláusula y los casos que den lugar a abandono.

12.3.05. *Cambios forzados de ruta o de buque*

Los riesgos asegurados siguen cubiertos aun en caso de cambio forzado de ruta, viaje o buque, o de cambio decidido por el capitán sin consultar al armador o al asegurado.

12.3.06. *Cambio voluntario de ruta*

En el caso de cambio voluntario de ruta o de itinerario, el asegurador seguirá siendo responsable respecto de los siniestros, si se prueba que éstos ocurrieron sobre la parte de la ruta acordada.

12.3.07. *Riesgos no cubiertos*

A menos que se convenga otra cosa, el asegurador no cubrirá los riesgos relacionados con:

a) Guerra civil o extranjera;

b) Disturbios, movimientos populares, huelgas, cierres de empresa, actos de sabotaje o de terrorismo;

c) Daños causados por el objeto asegurado a otros bienes o personas;

d) Actividades atómicas o nucleares.

12.3.08. *Cobertura de riesgos de guerra*

Cuando estén cubiertos los riesgos de guerra civil o extranjera, el asegurador será responsable de todos los daños o pérdidas que sufra el objeto asegurado, debido a:

a) Hostilidades, represalias, captura, detención, coacción o injerencia cometidos por cualquier gobierno o autoridad reconocidos o no reconocidos, así como minas o maquinarias de guerra, aun cuando no haya habido declaración de guerra o ésta haya terminado;

b) Actos de sabotaje o terrorismo, disturbios, movimientos populares, huelgas o cierre de empresas de índole política o relacionados con una guerra.

12.3.09. *Riesgos del mar*

Cuando no sea posible establecer la causa de un siniestro, se considerará que ha resultado de un riesgo del mar.

12.3.10. *Exclusión de la cobertura*

El asegurador no será responsable respecto de:

a) Los daños y pérdidas materiales causados por un vicio intrínseco del objeto asegurado, sin perjuicio de las disposiciones del artículo 12.5.05 en relación con defectos de buques o daños causados por gusanos o vermes;

b) Los daños y pérdida materiales resultantes de multas, confiscación, incautación, requisición, medidas sanitarias o de desinfección, o de la violación de bloqueos, contrabando o comercio prohibido o clandestino;

c) Los daños y perjuicios u otras indemnizaciones debido a embargo o al depósito de una fianza para liberar los objetos embargados;

d) Los perjuicios que no constituyan daños y pérdidas materiales que afecten directamente al objeto asegurado, como desempleo, demora, cambio de ruta u obstáculos al comercio del asegurado.

12.3.11. *Obligaciones del asegurado*

El asegurado:

1. Pagará la prima, los impuestos y los costos en el lugar y el momento convenidos;

2. Tomará todas las medidas de cuidado razonables en los asuntos relativos al buque o las mercancías;

3. Declarará exactamente, durante la firma del contrato, todas las circunstancias que conozca y que puedan afectar la evaluación del asegurador sobre el riesgo que asume;

4. Declarará al asegurador, en la medida de su conocimiento, todos los agravantes del riesgo que se produzcan durante el contrato.

12.3.12. *Falta de pago de la prima*

La falta de pago de una prima autorizará al asegurador a suspender el contrato del seguro directamente mediante una notificación enviada por carta certificada, o a pedir la cancelación del contrato.

12.3.13. *Obligación de contribuir en el salvamento*

El asegurado contribuirá al salvamento de los objetos asegurados y adoptará todas las medidas para conservar sus derechos contra los terceros responsables.

Será responsable respecto del asegurador del daño causado por el incumplimiento de esta obligación.

CAPÍTULO 4
PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN

12.4.01. *Pago por averías*

Los daños y pérdidas estarán sujetos al pago de averías, salvo cuando el asegurado tenga derecho a optar por el abandono, en los casos determinados por la ley o por acuerdo.

12.4.02. *Reparación o reemplazo no obligatorio*

El asegurador no podrá ser obligado a reparar o reemplazar el objeto asegurado.

12.4.03. *Reembolso de las contribuciones a la avería común*

El asegurador deberá reembolsar la contribución a la avería común, ya sea provisional o definitiva, en proporción al valor asegurado por él, tras deducción, si procede, de las averías particulares a su cargo. Ese reembolso no superará el importe de la contribución realmente aportada.

12.4.04. *Efectos del abandono*

El abandono no puede ser parcial ni condicional. Transfiere al asegurador los derechos del asegurado sobre el objeto asegurado, a condición de que el asegurador pague el importe íntegro de la indemnización de seguro; y los efectos de esta transferencia entraran en vigor entre las partes en el momento en que el asegurado notifique al asegurador el abandono.

12.4.05. *Notificación del abandono*

El abandono se notificará al asegurador por carta certificada u otro acto extrajudicial.

Esta notificación deberá realizarse dentro de los tres meses de haber tomado conocimiento del accidente que dio lugar al abandono o de la expiración del plazo para el abandono.

12.4.06. *Declaración de otros seguros*

Cuando se notifica el abandono, el asegurado declarará todas las pólizas de seguro que haya contraído o de las que tenga conocimiento.

El asegurado que, de mala fe, haga una declaración inexacta, perderá los beneficios del seguro.

12.4.07. *Transferencia de los derechos del asegurado*

El asegurador que haya pagado la indemnización de seguro adquirirá, hasta el importe de su pago, todos los derechos del asegurado por el daño que dio lugar a la indemnización.

12.4.08. *Prescripción*

Las acciones generadas por el contrato de seguro prescribirán en el plazo de dos años.

12.4.09. *Comienzo del cómputo del plazo según la índole de la acción*

Este plazo se computará:

1. Con respecto a las acciones para obtener el pago de una prima, desde la fecha en que la prima es exigible;

2. Con respecto a las acciones por daño: en relación con un buque, desde la fecha del accidente que dio lugar a la acción; en relación con las mercancías, desde la fecha de llegada del buque o, en su defecto desde la fecha en que debería haber llegado o, si el accidente es ulterior, desde la fecha del accidente;

3. Con respecto a las acciones de abandono, desde la fecha del acontecimiento que da lugar al derecho de abandono o, si se ha establecido un plazo para iniciar la acción, desde la expiración de ese plazo;

4. Cuando la acción del asegurado se relaciona con la contribución a la avería común o a una remuneración de asistencia, desde el día en que se le hizo el pago;

5. Cuando la acción del asegurado se relaciona con el recurso ejercido por un tercero, desde la fecha en que el tercero inició las actuaciones judiciales contra el asegurado, o fue indemnizado por el asegurado;

Las acciones para la restitución del importe pagado en virtud de un contrato de seguro prescribirán asimismo en un plazo de dos años.

Este plazo se contará a partir de la fecha en que se hizo el pago indebido.

TÍTULO B. NORMAS ESPECIALES PARA DIFERENTES TÍTULOS DE SEGUROS

CAPÍTULO 5
SEGURO SOBRE EL CASCO DEL BUQUE

12.5.01. *Duración del seguro*

Los seguros de buques se contraen por un viaje o por varios viajes consecutivos, o por un período determinado.

12.5.02. *Comienzo y terminación del seguro de viaje*

En virtud del contrato de seguro de viaje, la cobertura del seguro se contará desde el comienzo de la carga o del lastrado, hasta que se haya completado la descarga o el lastrado, o más tardar, 15 días después de la llegada del buque al puerto de destino.

12.5.03. *Cómputo de los días en el seguro por período determinado*

En virtud de un contrato de seguro por período determinado, los riesgos del primer y el último día estarán cubiertos por el contrato.

Los días se contarán a partir de las 0 a las 24 horas, según el horario del lugar en que se emitió la póliza.

12.5.04. *Renovación por tácita reconducción*

Un contrato de seguro por período determinado podrá prorrogarse por tácita reconducción, salvo que una de las partes lo denuncie antes de la expiración del plazo.

12.5.05. *Exclusión de la cobertura*

El asegurador no será responsable por los daños o pérdidas resultantes de un vicio intrínseco del buque, salvo en el caso de un vicio oculto, o por acto deliberado de negligencia de su capitán o de la tripulación.

12.5.06. *Valor homologado que excluye otra valoración*

Cuando el valor asegurado de un buque es un valor homologado, las partes no se permitirán recíprocamente ninguna otra valoración, sujeto a las disposiciones del artículo 12.2.10, salvo cuando se inicie una acción respecto de la contribución a la avería común o remuneración para asistencia o salvamento.

El valor asegurado incluirá de forma indivisa el casco y el motor del buque y todas las instalaciones y dependencias de que sea propietario el asegurado, incluidas las provisiones y los almacenes sobre cubierta.

Toda póliza de seguro contraída separadamente sobre las instalaciones y dependencias de propiedad del asegurado, con independencia de su fecha, reducirá el valor homologado en el caso de pérdida total o abandono, en el importe asegurado en virtud de esa póliza.

12.5.07. *Garantía de reembolso de los daños pagados por el asegurado*

Salvo en el caso de daño a las personas, el asegurador cubrirá el reembolso de los daños de cualquier tipo que el asegurado hubiera debido pagar a raíz de acciones iniciadas por terceros, cuando el buque asegurado hubiera chocado o golpeado a otro buque o a una instalación de casco móvil, flotante o fijo.

12.5.08. *Derecho al total de la prima en virtud de los contratos de seguro por viaje*

En virtud de un contrato de seguro que abarque uno o varios viajes consecutivos, el asegurador tendrá derecho a cobrar íntegramente la prima desde el momento en que comenzaron los riesgos.

12.5.09. *Derecho a la prima parcial en virtud de un contrato de seguro por período determinado*

En virtud de un contrato de seguro por período determinado, el asegurador tendrá derecho a la prima especificada para la duración íntegra de la cobertura en caso de pérdida total o abandono. En caso contrario, la proporción de la prima exigible será determinada por el tiempo transcurrido hasta la pérdida total o abandono.

12.5.10. *Reembolso de los gastos en el pago de averías comunes*

En caso de pago de averías comunes, el asegurador reembolsará únicamente los gastos de reemplazo y reparación reconocidos como necesarios para restablecer el buque a un buen estado de navegabilidad, con exclusión de cualquier otra indemnización por depreciación o desempleo u otro daño.

Los gastos de estos reemplazos estarán sujetos a una reducción correspondiente para reflejar la diferencia entre lo nuevo y lo viejo.

12.5.11. *Abandono*

Podrá abandonarse el buque en los siguientes casos:

1. Destrucción total;
2. Destrucción de hasta tres cuartas partes de su valor;
3. Imposibilidad de reparación;
4. Embargo preventivo durante por lo menos tres meses tras la notificación del asegurador al asegurado;
5. Falta de noticias del buque desde más de tres meses.

12.5.12. *Continuación del seguro tras la venta o el arrendamiento del buque*

En caso de enajenación o arrendamiento del buque, el seguro continuará automáticamente en favor del nuevo propietario o arrendatario, siempre que éste notifique el cambio al asegurador dentro del plazo de 10 días y cumpla todas las obligaciones del asegurado hacia el asegurador en virtud del contrato.

Sin embargo, el asegurador puede cancelar el contrato dentro de un mes a partir del día en que reciba la notificación de la enajenación o el arrendamiento. Esa cancelación no surtirá efecto hasta 15 días después de que se la haya notificado.

El vendedor o el arrendatario seguirán siendo responsables del pago de las primas exigibles antes de la enajenación o el arrendamiento.

12.5.13. *Cobertura en todo lugar*

Las disposiciones del presente Libro se aplicarán a los contratos de seguro relacionados con un buque asegurado exclusivamente por la duración de su estancia en un puerto, rada u otro lugar, ya sea a flote o en dique seco.

CAPÍTULO 6
SEGURO DE LAS MERCANCÍAS

12.6.01. *Tipos de póliza*

Las mercancías estarán aseguradas en virtud de una póliza que cubra un solo viaje o en virtud de una póliza llamada flotante o de cobertura abierta.

Sección A. *Disposiciones comunes*

12.6.02. *Seguro en los límites de un viaje*

Las mercancías estarán cubiertas sin interrupción, con independencia del lugar en que estén situadas, en los límites del viaje especificados en la póliza.

12.6.03. *Partes no marítimas del viaje*

Cuando una parte del viaje se realice por vía terrestre, fluvial o aérea, las normas del seguro marítimo se aplicarán a esa parte del viaje.

12.6.04. *Riesgos no cubiertos*

Con independencia del riesgo cubierto, el asegurador no será responsable respecto de:

1. Mermas ocurridas durante el tránsito;
2. Deficiencias de embalaje o acondicionamiento mediocre de las mercancías;
3. Negligencia deliberada o grave del asegurado.

12.6.05. *Limite del valor asegurado*

El valor asegurado no puede exceder del importe mayor que se determine: por el precio de compra o, en su defecto, el precio actual de tiempo de la carga, junto con todos los costos hasta el lugar del destino, y el beneficio previsto; o por el valor en el destino en la fecha de llegada o, si las mercancías no llegaran, en la fecha en la que deberían haber llegado o, si las mercancías hubieran sido vendidas por el asegurado, el precio de venta.

12.6.06. *Grado de avería*

El grado de avería se determinará por comparación del valor de las mercancías en el estado dañado con el valor que habrían tenido en buenas condiciones en el mismo lugar y tiempo.

12.6.07. *Franquicias*

Cuando las partes hayan convenido una franquicia, ésta será siempre independiente de la merma durante el tránsito prevista normalmente.

12.6.08. *Abandono*

Se pueden abandonar las mercancías cuando:

1. Hayan desaparecido o hayan sido totalmente destruidas;

2. Hayan sido perdidas o dañadas hasta tres cuartas partes de su valor;

3. Hayan sido vendidas por orden judicial a raíz de averías resultantes de accidentes cubiertos por el seguro;

4. Estén embargadas preventivamente desde más de tres meses, tras notificación del asegurado al asegurador.

12.6.09. *Otros casos*

También el abandono es admisible:

1. Cuando el buque no esté en estado de navegabilidad y el transporte de las mercancías no hubiera comenzado en un plazo de tres meses, con independencia de los medios empleados;

2. Cuando no se tenga noticias del buque desde más de tres meses.

Sección B. *Disposiciones especiales para las pólizas flotantes*

12.6.10. *Obligaciones de las partes*

En virtud de una póliza flotante, el asegurado se compromete a declarar al asegurador, y éste se compromete a asegurar, sujeto a declaración:

1. Todas las mercancía expedidas en nombre del asegurado o en virtud de un contrato de compra o venta, en que se le imponga la obligación de contraer un seguro;

2. Todas las mercancías expedidas en nombre de terceros que han dejado al asegurado la tarea de contraer un seguro, cuando el asegurado tenga un interés en la expedición, en calidad de agente consignatario, destinatario u otra.

El asegurado no tendrá derecho a invocar la póliza cuando su interés consista exclusivamente en la ejecución de la instrucción de contraer un seguro, dada por un tercero,

12.6.11. *Comienzo de la cobertura*

En el primero de estos dos casos, estas expediciones estarán cubiertas automáticamente desde el momento en que están expuestas a los riesgos asegurados, siempre que se haya hecho una declaración de la expedición al asegurador dentro de los plazos especificados en el contrato; en el segundo caso, desde el momento de esa declaración.

12.6.12. *Omisión de declaración*

Cuando el asegurado ha omitido deliberadamente cumplir las obligaciones establecidas en el artículo anterior, el contrato se cancelará inmediatamente a solicitud del asegurador, que quedará liberado de su obligación de pagar una indemnización por siniestro notificado después de la primera omisión de declarar.

El asegurador puede además recuperar los pagos que haya hecho respecto de los siniestros ocurridos después de la primera omisión de declarar, y pedir como compensación el pago de primas para las declaraciones omitidas.

12.6.13. *Cálculo de la prima*

La prima se calculará sobre la base del importe total de las expediciones declaradas.

Capítulo 7
Otros contratos de seguro

12.7.01. *Flete hasta el 60%*

Cuando se contrae una póliza de seguro sobre un flete que no es pagadero en todas las circunstancias, el flete estará cubierto hasta un límite del 60%.

12.7.02. *Riesgos cubiertos*

El seguro cubrirá, hasta el límite del importe asegurado, solamente la contribución del flete de que se trata a la avería común, y el reembolso correspondiente cuando un buque se abandone a raíz de un riesgo asegurado, siempre que el armador demuestre en los casos especificados en los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 12.5.11 que no ha sido capaz de transportar las mercancías al lugar de destino.

12.7.03. *Remuneración de asistencia y salvamento*

El seguro por remuneración de asistencia y salvamento abarca, hasta el límite del importe asegurado, los gastos en que se incurran para la asistencia o salvamento de un buque, tras materializarse el riesgo cubierto, así como cualquier remuneración que deba pagarse en relación con ese riesgo.

El seguro comenzará a producir efectos sólo cuando la suma asegurada en virtud de la póliza del buque sea insuficiente.

12.7.04. *Contratos de seguros especiales*

Los riesgos mencionados en los artículos 4.1.04 y 5.4.07 deberán ser cubiertos por un contrato de seguro especial.

TERCERA PARTE
CONTROVERSIAS MARÍTIMAS

LIBRO 13. ACCIONES JUDICIALES

Capítulo 1
Competencia por materia

13.1.01. *Actos de comercio*

Se consideran actos de comercio:

– Toda operación de construcción o reparación o toda adquisición, venta o reventa de un buque o instalación flotante utilizada para la navegación fluvial o marítima;

– Toda adquisición y venta de avíos, aparejos, accesorios y aprovisionamiento para buques y embarcaciones;

– Todo fletamento o arrendamiento de un buque o instalación flotante con independencia de su utilización;

– Toda operación privada de remolque o pilotaje;

– Todo transporte de pasajeros o mercancía por río o por mar;

– Toda operación de pesca marítima;

– Toda venta marítima, con independencia de la condición de las partes;

– Toda operación de mediación, encargo, tránsito o consignación relacionada con buques, embarcaciones o instalaciones flotantes o su carga y pasajeros o el producto de la pesca marítima;

– Todo contrato de seguro marítimo y préstamo;

– Todo acuerdo entre el armador y el capitán o los sobrecargos relativo a la gestión comercial de un buque.

13.1.02. *Aplicación del derecho marítimo y el derecho mercantil*

Los actos especificados en el artículo 13.1.01 estarán sujetos, según proceda, a las disposiciones del presente Código y, con carácter supletorio, a las reglas generales del derecho mercantil.

13.1.03. *Aplicación del derecho internacional privado*

Cuando se reconozca también como aplicable una legislación extranjera, el ámbito de aplicación respectivo de la legislación de Madagascar y la legislación extranjera se determinará de conformidad con las disposiciones sobre conflicto de leyes contenidas en las normas generales del derecho internacional privado.

13.1.04. *Infracciones sujetas a la legislación malgache*

El derecho malgache se aplicará únicamente a las infracciones disciplinarias o penales perpetradas en Madagascar o en las aguas territoriales de Madagascar, o en un buque malgache. Se aplicará en concurrencia con la ley extranjera aplicable:

1. A los delitos previstos en los artículos 507 a 510 del Código de Procedimiento Penal;
2. A los delitos estipulados en el artículo 8.2.18. del presente Código Marítimo.

13.1.05. *Infracciones sujetas a la legislación del Estado de pabellón.*

Sin embargo, los delitos cometidos en las aguas territoriales de Madagascar a bordo de un buque extranjero que no afecten el orden público de Madagascar ni perjudiquen a nacionales o bienes malgaches estarán sujetos a la ley del Estado de pabellón.

13.1.06. *Acciones que generan la responsabilidad del Estado o las autoridades públicas de Madagascar*

Sólo se aplicará la legislación de Madagascar a los actos que puedan generar responsabilidad para el Estado o las autoridades públicas de Madagascar, salvo en el caso de operaciones comerciales llevadas a cabo con arreglo al derecho privado.

Capítulo 2
Competencia de los tribunales

13.2.01. *Definición*

A los efectos de las normas del presente capítulo:

– La expresión "tribunales penales ordinarios" se aplica a los tribunales de policía, los tribunales correccionales y sus secciones, el tribunal de apelaciones (sala correccional y sala de acusación) y a los tribunales penales;

– La expresión "tribunales civiles" se aplica a los tribunales de primera instancia y sus secciones y al tribunal de apelación (sala civil);

– La expresión "tribunales mercantiles" se aplica a los tribunales de comercio o, en su defecto, a los tribunales de primera instancia y sus secciones que entiendan en los casos mercantiles y al tribunal de apelación (sala comercial);

– La expresión "tribunales laborales" se aplica a los tribunales del trabajo o, en su defecto, a los tribunales de primera instancia y sus secciones que entiendan en los casos sociales y el tribunal de apelación (sala de asuntos sociales);

– La expresión "tribunal administrativo" se aplica a la división administrativa del Tribunal Supremo, en espera de que se establezca el Consejo de Estado.

13.2.02. *Competencia de los tribunales de Madagascar en general*

Como norma general, los tribunales de Madagascar serán considerados competentes cada vez que deba aplicarse el derecho de Madagascar en virtud de las disposiciones del capítulo anterior.

Un extranjero, incluso si no es residente en Madagascar, podrá ser citado a comparecer ante un tribunal de Madagascar para la ejecución de las obligaciones generadas en Madagascar o en el extranjero en interés de una persona física o jurídica de Madagascar.

Se podrá citar a comparecer a un nacional de Madagascar ante un tribunal malgache para la ejecución de cualquier obligación contraída por éste en el extranjero, incluso en interés de un extranjero.

La competencia prevista en los párrafos 2 y 3 del presente artículo será facultativa.

13.2.03. *Competencia de los tribunales penales*

Los tribunales penales ordinarios serán competentes para entender en:

1. Los delitos especificados y sancionados en el Libro 7 del presente Código;

2. Todos los demás delitos penales perpetrados en Madagascar o en sus aguas territoriales o a bordo de un buque de Madagascar;

3. Las infracciones contempladas en los artículos 507 a 510 del Código de Procedimiento Penal;

4. Las infracciones aludidas en el artículo 8.2.18 del presente Código Marítimo.

13.2.04. *Competencia de los tribunales civiles*

Los tribunales civiles serán competentes para entender en:

1. Los litigios relativos a la propiedad de buques u otro derecho real sobre un buque;

2. La solicitud de venta obligatoria de un buque, con independencia de la causa;

3. Las solicitudes de ejecución de medidas relacionadas con buques.

13.2.05. *Competencia de los tribunales mercantiles*

Los tribunales mercantiles serán competentes para entender en:

1. Las acciones relativas a privilegios, hipotecas y otras garantías reales aplicadas contra los buques;

2. Las acciones relativas a cualquiera de las operaciones comerciales descriptas en el artículo 13.1.01;

3. Las acciones relativas a la declaración y pago de la avería común;

4. Las acciones generadas de colisión de un buque;

5. Las acciones relativas a la remuneración para asistencia o salvamento en mar;

6. Los procedimientos relativos al embargo preventivo de buques;

7. Los litigios entre propietarios conjuntos de un buque, en relación con su explotación.

13.2.06. *Competencia de los tribunales laborales*

Los tribunales laborales serán competentes para entender en los litigios relativos a los artículos del acuerdo, con sujeción a las disposiciones del artículo 13.11.01 del presente Código.

13.2.07. *Competencia de los tribunales administrativos*

Los tribunales administrativos serán competentes para entender en:

1. Las acciones de responsabilidad entabladas por el Estado de Madagascar u otras autoridades públicas de Madagascar con respecto a actividades de los servicios públicos o a la infraestructura de puertos, puertos deportivos y radas, faros, balizas radioeléctricas, balizas ordinarias y otro tipo de señalización marítima;

2. Las acciones en que se invoque la responsabilidad del Estado o de otras autoridades públicas de Madagascar por actos perjudiciales cometidos por sus agentes o empleados, sujeto a las excepciones previstas en el artículo 13.2.08;

3. Las acciones relativas al ejercicio del derecho de requisición y el derecho de incautación o embargo de buques extranjeros o su carga;

4. Los embargos marítimos y acciones relativas al derecho de visita sobre buques que se presumen enemigos o piratas.

13.2.08. *Excepciones a las disposiciones del artículo anterior*

Como excepción a las disposiciones del artículo 13.2.07, los tribunales penales, civiles o comerciales son los únicos competentes para entender en las acciones de daños y perjuicios de cualquier tipo causado por un buque, embarcación u otra instalación flotante que tenga el carácter de vehículo marítimo o fluvial, aunque se use exclusivamente para un servicio público.

Los tribunales mercantiles tendrán jurisdicción con respecto al Estado de Madagascar o Estados extranjeros y otras autoridades públicas para entender en las acciones relativas en las operaciones comerciales mencionadas en el artículo 13.1.01 llevadas a cabo en virtud del derecho privado y que no se relacionan con un servicio público.

CAPÍTULO 3

COMPETENCIA TERRITORIAL

13.3.01. *Competencia penal*

En las acciones penales, el tribunal competente será determinado de conformidad con las disposiciones de los artículos 31 a 38 del Código de Procedimiento Penal.

Cuando se haya cometido un delito en las aguas territoriales de Madagascar, el proceso tendrá lugar ante el tribunal penal que tenga competencia en la parte del mar territorial en que se cometió el delito, de conformidad con el artículo 7.3.02 del presente Código.

Cuando se haya cometido una infracción a bordo de un buque de Madagascar, el tribunal competente será el que corresponda de conformidad del artículo 31 del Código de Procedimiento Penal o, a elección de la autoridad administrativa marítima, el tribunal penal de Madagascar que tenga competencia en el primer puerto de escala del buque o en el puerto de amarre del buque de Madagascar.

Cuando un nacional de Madagascar hubiera cometido un delito a bordo de un buque extranjero fuera de las aguas de Madagascar, éste podrá ser juzgado ante los tribunales de Madagascar competentes en el lugar en que se desembarcó al autor.

13.3.02. *Actuaciones civiles y comerciales*

En las actuaciones civiles y comerciales el tribunal competente se determinará de conformidad con las disposiciones de los artículos 79 y 80 del Código de Procedimiento Civil. Si estos artículos no pueden aplicarse, las actuaciones se iniciarán ante los tribunales de Antananarivo.

13.3.03. *Actuaciones laborales*

El tribunal laboral competente se determinará de conformidad con las disposiciones del Código del Trabajo, y se considerará que el puerto de amarre del buque es el lugar inicial de empleo marítimo.

13.3.04. *Acciones relativas a colisiones*

En caso de colisión, el demandante podrá iniciar las actuaciones, a su elección, ante el tribunal mercantil del lugar del domicilio del demandado o ante el tribunal del puerto de Madagascar en el cual uno de los dos buques buscó refugio.

Cuando la colisión se produjo en las aguas territoriales de Madagascar, las acciones también podrán iniciarse ante el tribunal que tenga competencia sobre la parte del mar territorial en que se produjo la colisión.

13.3.05. *Acciones relativas a las averías comunes*

Las acciones relativas a la declaración o pago de averías comunes se iniciarán ante un tribunal mercantil del lugar de destino del buque, a menos que todas las partes interesadas acuerden otra cosa.

El presidente del tribunal mercantil elegido de esta manera será competente para designar uno o más síndicos de averías y expertos para que preparen un proyecto de pago.

Si todas las partes no aceptan la propuesta por acuerdo amistoso, se someterá al tribunal para su aprobación, a petición de la parte más diligente.

13.3.06. *Acciones relativas a la asistencia y al salvamento*

En el caso de asistencia o salvamento, las acciones para el pago de una remuneración se iniciarán ante el tribunal del domicilio del demandado, o ante el tribunal del puerto en el cual el buque asistido buscó refugio en primer lugar o al cual fue llevado, o ante el tribunal en el cual el buque asistido fue embargado.

CAPÍTULO 4
PRESCRIPCIÓN E IMPUGNACIÓN

13.4.01. *Disposiciones generales*

Todos los plazos de prescripción del presente Código se computarán en relación con menores, personas discapacitadas y personas incapaces, sin perjuicio de los recursos que éstos puedan ejercer contra sus tutores.

Estos plazos de prescripción no constituyen presunciones legales y no pueden ser impugnados por denuncia de la declaración jurada a la persona que alega ser deudor ni por la declaración jurada de esa persona.

13.4.02. *Regla de prescripción de cinco años*

Todas las acciones relativas a hechos y actos jurídicos amparados por este Código que no están sujetas a un plazo de prescripción específico prescribirán a los cinco años, salvo las excepciones mencionadas *infra.*

13.4.03. *Imprescriptibilidad de la propiedad de buques*

La propiedad de un buque malgache registrado no podrá adquirirse ni perderse por prescripción.

13.4.04. *Prescripción treintañal*

La acción de reivindicación de la propiedad de un buque, los restos de un buque u otra instalación marítima, o sus aparejos y accesorios prescribirá a los 30 años.

13.4.05. *Acción por pago de averías comunes*

La acción por pago de averías comunes prescribe a los 10 años cuando el síndico de averías fue designado por decisión judicial o por las partes.

13.4.06. *Acciones para daños y perjuicios causados por una infracción penal*

Las acciones civiles por daños y perjuicios causados por una infracción penal están sujetas a los plazos de prescripción de los artículos 3, 4 y 5 del Código de Procedimiento Penal.

En las circunstancias especificadas en el párrafo 2 del artículo 10 del Código de Procedimiento Penal, estas acciones civiles estarán sujetas a una prescripción de cinco años en el caso de contravención o delito ordinario, y de 10 años en el caso de delitos graves, cuando el delito esté contemplado por este Código.

13.4.07. *Interrupción de la prescripción*

Los plazos de prescripción previstos en el presente Código se interrumpirán o se suspenderán de conformidad con las disposiciones del derecho ordinario aplicables a la prescripción civil.

13.4.08. *Prescripción tras una liquidación de cuentas*

Cuando tenga lugar entre las partes una liquidación de cuentas por la que se reconozca una deuda por escrito, el plazo de cinco años reemplazará a los plazos de prescripción más breves.

13.4.09. *Impugnaciones en virtud del artículo 11.1.24*

La impugnación en relación con el transporte de mercancías contemplada por el artículo 11.1.24 no constituirá un obstáculo de orden público.

Ésta no se aplicará al transporte en virtud de conocimiento de embarque ni a las relaciones entre el asegurado y el asegurador.

CAPÍTULO 5
ARBITRAJE

13.5.01. *Ámbito de aplicación*

Las partes podrán convenir, por anticipado, que someterán a los árbitros que elijan toda controversia que pueda plantearse en relación con el artículo 13.1.01.

13.5.02. *Atribuciones de los mediadores*

Las partes no podrán conferir a los árbitros atribuciones de mediación respecto a las controversias sobre el transporte de mercancías en virtud de un conocimiento de embarque y los contratos de seguros asociados.

13.5.03. *Nulidad de las cláusulas de arbitraje*

Serán nulas todas las cláusulas de arbitraje que tengan por efecto directo o indirecto sustraer un litigio a una ley malgache de orden público. Esta nulidad será declarada de oficio por los tribunales malgaches competentes.

---

2. F I N L A N D I A

A) LEY SOBRE LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA DE FINLANDIA

(26 de noviembre 2004)[1]

Se promulga la siguiente Ley, de conformidad con la decisión del Parlamento.

[1] Traducción no oficial comunicada por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Finlandia. Texto transmitido por la Misión Permanente de Finlandia ante las Naciones Unidas mediante nota verbal de fecha 11 de enero de 2005.

CAPÍTULO 1

DISPOSICIONES GENERALES

SECCIÓN 1

LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA

La zona económica exclusiva de Finlandia abarca la parte del mar inmediatamente adyacente a las aguas territoriales de Finlandia, cuyo límite exterior se determine por los acuerdos concluidos por Finlandia con Estados extranjeros, en la ubicación que se establezca por decreto gubernamental.

SECCIÓN 2

DERECHOS Y JURISDICCIÓN DEL ESTADO DE FINLANDIA EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA

El Estado de Finlandia dispondrá en la zona económica exclusiva del derecho de explorar y explotar, conservar y administrar los recursos naturales, ya sean vivos o no vivos, y el derecho de ejercer otras actividades para la explotación económica y la exploración de la zona.

Finlandia tendrá en la zona económica exclusiva la jurisdicción estipulada por el derecho internacional en lo que respecta al establecimiento y uso de islas artificiales, instalaciones y otras estructuras y a la protección del medio ambiente marino, la investigación científica marina y otros derechos y deberes previstos en el derecho internacional.

CAPÍTULO 2

LEGISLACIÓN APLICABLE EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA

SECCIÓN 3

LEGISLACIÓN APLICABLE A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y EL AGUA

En la zona económica exclusiva se aplicará la Ley sobre el Procedimiento de Evaluación del Impacto Ambiental (468/1994), la Ley de Protección del Medio Ambiente (86/2000) y la Ley del Agua (264/1961) y toda otra disposición adoptada en virtud de los mismos.

Las disposiciones sobre la prevención de la contaminación del agua causada por las explotación normal de buques y las medidas para la prevención de daños causados por el petróleo en la zona económica exclusiva están consignadas en la Ley sobre la Prevención de la Contaminación por Buques (300/1979). Además, en la zona económica exclusiva se aplicará la Ley sobre Deshechos (1072/1993), tal como se estipula separadamente.

SECCIÓN 4

LEGISLACIÓN APLICABLE A LA PESCA, LA CAZA Y LA CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA

Las disposiciones o prescripciones de la legislación sobre pesca, caza y conservación de la naturaleza, así como las disposiciones sobre la Política Pesquera Común de la Comunidad Europea, o promulgadas en virtud de esas normas, así como los acuerdos concluidos con Estados extranjeros, se aplicará en lo que respecta a la pesca, la caza, la preservación de los recursos naturales vivos y la conservación de la naturaleza en la zona económica exclusiva.

SECCIÓN 5

LEGISLACIÓN APLICABLE A LA PROTECCIÓN DE CABLES Y CONDUCTOS SUBMARINOS, Y A MATERIALES DEL SUELO Y MINERALES

Se aplicará en la zona económica exclusiva lo estipulado en la Ley sobre Protección de determinados cables y conductos submarinos (145/1965).

Se aplicará la Ley del Agua a la extracción de materiales del suelo en la zona económica exclusiva.

Se aplicará la Ley de Minería (503/1965) y todas las disposiciones promulgadas en virtud de la misma a toda actividad de exploración, prospección y ocupación destinada a la explotación de minerales y al uso de minerales en la zona económica exclusiva.

CAPÍTULO 3

EXPLOTACIÓN ECONÓMICA DE LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA Y TODA ACTIVIDAD DE EXPLORACIÓN A ESOS EFECTOS, Y CONSTRUCCIÓN EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA

SECCIÓN 6
DERECHO DE EXPLOTACIÓN

El Gobierno puede, a petición, dar su consentimiento para la explotación de los recursos naturales del lecho marino y su subsuelo dentro de la zona económica exclusiva, y para la exploración con miras a dicha explotación o para llevar a cabo dentro de la zona económica exclusiva otras actividades destinadas a la explotación económica de la zona (derecho de explotación). El derecho de explotación no se aplicará a las actividades mencionadas en la sección 4. El contenido de la solicitud será prescrito por un decreto gubernamental.

En el párrafo 1, se entiende por recursos naturales los minerales, materiales rocosos y otros recursos no vivos del lecho marino y su subsuelo, así como plantas y animales pertenecientes a especies sedentarias, que en el momento de la recolección estén inmóviles por encima o debajo del lecho marino, o sean incapaces de desplazarse, como no sea en contacto físico permanente con el lecho marino o el subsuelo.

El consentimiento puede otorgarse por un plazo fijo o hasta nuevo aviso. En la decisión sobre el consentimiento se determinarán las condiciones necesarias para la seguridad o para proteger algún derecho que, de acuerdo a lo establecido por esta Ley, pertenezca al Estado.

La decisión sobre consentimiento podrá ser revisada si las actividades no satisfacen las condiciones establecidas en la misma. Por el mismo motivo podrá ordenarse la suspensión de actividades. Esa decisión incumbirá al Ministerio de Comercio e Industria. La decisión del consentimiento también podrá ser cancelada si las actividades violan esencialmente las condiciones establecidas en dicha decisión. Si se detecta una infracción, la autoridad supervisora informará, sin demora, al Ministerio de Comercio e Industria.

SECCIÓN 7
CONSTRUCCIÓN

Si se le solicita, el Gobierno puede dar su consentimiento para la construcción y uso de islas artificiales, instalaciones y otras estructuras empleadas en las actividades mencionadas en la sección 6 y de las otras instalaciones y estructuras que puedan obstaculizar el ejercicio, dentro de la zona económica exclusiva, de los derechos de los que disfrute Finlandia con arreglo al derecho internacional. El contenido de la solicitud será prescrito por un decreto gubernamental.

En la decisión, para garantizar la seguridad de la navegación, se obligará al beneficiario del consentimiento a retirar, si es posible, las instalaciones o estructuras discutidas. El beneficiario del consentimiento también estará obligado a informar al Ministerio de Comercio e Industria sobre la posición, profundidad y dimensiones de toda instalación y estructura que no hayan sido retiradas por completo.

El consentimiento puede ser otorgado por un plazo fijo o hasta nuevo aviso. En la decisión sobre el consentimiento se determinarán las condiciones necesarias para la seguridad o para proteger algún derecho que, de acuerdo a lo establecido por esta Ley, pertenezca al Estado. Si las actividades no satisfacen las condiciones establecidas en la decisión o si, después de tomar la decisión, las circunstancias cambiaran esencialmente, se podrá examinar nuevamente las condiciones de la decisión o retirarse el permiso. Si se ha detectado alguna infracción, la autoridad supervisora informará, sin demora, al Ministerio de Comercio e Industria.

La decisión puede ordenar que se establezca una zona de seguridad alrededor de las islas artificiales, instalaciones y estructuras construidas conforme a esta Ley. La zona de seguridad no excederá una distancia de 500 metros alrededor de las islas artificiales, instalaciones u otras estructuras, medidas

desde cada punto de su borde exterior, a reserva de lo que autoricen las normas internacionales aceptadas generalmente o lo que recomiende la organización internacional competente.

CAPÍTULO 4
INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA MARINA

SECCIÓN 8
INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA MARINA

Se notificará al Ministerio de Comercio e Industria sobre toda investigación que no pertenezca al ámbito de aplicación de la sección 4 o sección 6. Si éste considera que el proyecto mencionado en la notificación sobre la investigación científica marina pertenece al ámbito de la sección 6 o sección 7, el Ministerio informará al respecto a la parte notificadora tan pronto como sea posible y a más tardar cuatro meses desde la recepción de la misma. En los demás casos se podrá comenzar un proyecto de investigación notificado con un mínimo de seis meses después de la recepción de dicha notificación, al menos que el Ministerio de Comercio e Industria decida que puede comenzarse antes. El contenido de la notificación de la investigación científica marina será prescrito por un decreto gubernamental.

El Ministerio de Comercio e Industria podrá prohibir la puesta en marcha de un proyecto de investigación si la información que se le ha comunicado sobre el mismo es errónea o si se considera que la parte que lleva a cabo el proyecto es incapaz de satisfacer las obligaciones relacionadas con ese proyecto, que dimanan del artículo 249 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Finnish Treaty Series 4950/1996) o porque la parte responsable del proyecto no satisfizo anteriormente obligaciones similares. El Ministerio de Comercio e Industria informará su decisión de prohibición dentro de los cuatro meses de la recepción de la notificación.

SECCIÓN 9
SUSPENSIÓN Y CESACIÓN DE UNA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA MARINA

El Ministerio de Comercio e Industria podrá ordenar la suspensión de toda investigación mencionada en la sección 8 si ésta no se lleva a cabo de conformidad con la información comunicada en la notificación mencionada en la sección 8, párrafo 1, o si la parte que lleva a cabo la investigación no se ajusta a las disposiciones del artículo 249 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar concerniente a los derechos del Estado ribereño en relación con el proyecto de investigación científica marina. Se levantará inmediatamente la orden de suspensión cuando la parte que lleva a cabo la investigación facilite la información correcta sobre la misma o satisfaga los requisitos de dicho artículo.

El Ministerio de Comercio e Industria podrá ordenar la completa cesación de toda investigación científica marina si la discrepancia con la información comunicada en la notificación mencionada en la sección 8, párrafo 1, equivale a un cambio sustancial en el proyecto de investigación o en las actividades de investigación, o si no se rectifican los defectos aludidos en la sección 9, párrafo 1 dentro de un período razonable de tiempo.

La autoridad supervisora informará sin demora al Ministerio de Comercio e Industria sobre toda infracción u omisión detectada.

CAPÍTULO 5
APLICACIÓN DEL DERECHO PENAL FINLANDÉS EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA Y SANCIONES

SECCIÓN 10
APLICACIÓN DEL DERECHO PENAL FINLANDÉS A DELITOS COMETIDOS EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA

Todo delito y toda tentativa de delito punibles cometidos o dirigidos contra una isla artificial, instalación u otra estructura referida en la sección 7 y localizada en la zona económica exclusiva serán

considerados, conforme al capítulo 1, sección 1 del Código Penal (39/1889), como cometidos en Finlandia.

Todo delito y toda tentativa de delitos punibles mencionados en las secciones 11-16 y cometidos en otra parte de la zona económica exclusiva, serán considerados, conforme al capítulo1, sección 1 del Código Penal, como cometidos en Finlandia.

Si el delito referido en el párrafo 2 ha sido cometido desde un buque extranjero durante su estancia en la zona económica exclusiva de Finlandia, no se investigará la causa penal en Finlandia sin un auto de procesamiento del Fiscal General, a menos que se trate de uno de los supuestos previstos en el capítulo 1, sección 12, párrafo 2 del Código Penal.

Sección 11

Delitos contra el medio ambiente en la zona económica exclusiva

En caso de daño al medio ambiente, daño grave al medio ambiente, infracción ambiental, daño al medio ambiente por negligencia y delito contra la conservación natural cometido en la zona económica exclusiva en violación de las leyes mencionadas en la sección 3, párrafo 1, se impondrá una sanción en conformidad con el capítulo 48, secciones 1-5 del Código Penal. Se aplicarán a los delitos mencionados en este párrafo las disposiciones del Código Penal sobre la responsabilidad criminal institucional.

En caso de violación de la Ley de Protección del Medio Ambiente cometida en la zona económica exclusiva se impondrá una sanción en conformidad con la sección 116, párrafo 2 de la Ley de Protección del Medio Ambiente; si se trata de una infracción en materia de desechos cometida en la zona económica exclusiva se impondrá una sanción en conformidad con la sección 60 de la Ley de Desechos, y en caso de infracción contra la conservación de la naturaleza cometida en la zona económica exclusiva, se impondrá una sanción en conformidad con la sección 58, párrafo 2 de la Ley de Conservación de la Naturaleza (1096/1996).

Sección 12

Infracción de las disposiciones de la ley del agua en materia de permisos en la zona económica exclusiva

En caso de infracción de las disposiciones de la Ley del Agua en materia de permisos, cometida en la zona económica exclusiva, se impondrá una sanción en conformidad con el capítulo 12, sección 3 de la Ley del Agua.

Sección 13

Delitos de pesca, disimulación de captura ilegal, infracción pesquera y violación de la política pesquera común en la zona económica exclusiva

En caso de un delito de pesca y disimulación de captura ilegal, cometidos en la zona económica exclusiva, se impondrá una sanción en conformidad con el capítulo 58, secciones 2 y 4 del Código Penal. En la imposición de la sanción se tendrán en cuenta las disposiciones del capítulo 58, sección 7 del Código Penal.

En caso de infracción pesquera cometida en la zona económica exclusiva se impondrá una sanción en conformidad con la sección 108 de la Ley de Pesca (286/1982).

En caso de infracción de la Política Pesquera Común cometida en la zona económica exclusiva se impondrá una sanción en conformidad con la sección 7, párrafo 1, de la Ley de Ejecución de la Política Pesquera Común de la Comunidad Europea (1139/1994).

Sección 14

Delito de caza, disimulación de captura ilegal, infracción de caza y violación de las disposiciones de la Ley de caza en la zona económica exclusiva

En caso de delito relacionado con la caza y disimulación de captura ilegal cometida en la zona económica exclusiva se impondrá una sanción en conformidad con el capítulo 48, secciones 1 y 4, del Código Penal.

En caso de infracción relacionada con la caza y de violación a las disposiciones de la Ley de Caza cometidas en la zona económica exclusiva, se impondrá una sanción en conformidad con las secciones 74 y 75 de la Ley de Caza (615/1993).

Sección 15

Infracciones en el ámbito de la minería en la zona económica exclusiva

En caso de infracción relativa a la minería cometida en la zona económica exclusiva se impondrá una sanción en conformidad con la sección 62, párrafo 2, de la Ley de Minería.

Sección 16

Actividades ilegales en la zona económica exclusiva

Cualquier persona que, deliberadamente o por negligencia: 1) lleve a cabo las actividades mencionadas en la sección 6 o 7 sin el acuerdo del Gobierno; 2) actúe contra las condiciones establecidas en la decisión mencionada en la sección 6 o 7; o 3) actúe contra la prohibición mencionada en la sección 8, párrafo 2, será condenada a una multa por actividad ilegal en la zona económica exclusiva.

CAPÍTULO 6

DISPOSICIONES DIVERSAS

Sección 17

Derecho aplicable a las islas artificiales, instalaciones y otras estructuras

En las islas artificiales, instalaciones y otras estructuras construidas en conformidad con esta Ley se aplicará el derecho finlandés, como si la estructura de que se trata estuviera situada en la parte más cercana del territorio finlandés.

Sección 18

Competencia territorial de las autoridades

En la zona económica exclusiva, el centro del medio ambiente regional actuará como la autoridad de enlace mencionada en la Ley sobre el Procedimiento de Evaluación del Impacto Ambiental y la autoridad supervisora mencionada en la Ley de Conservación de la Naturaleza, la Ley de Protección del Medio Ambiente, la Ley del Agua y la Ley de Desechos. El centro del medio ambiente regional competente será el centro en cuyo territorio está ubicado el proyecto en la zona económica exclusiva. Se considera que la frontera entre los territorios de centros regionales de medio ambiente se extiende, sin cambiar de dirección, desde el límite exterior de las aguas territoriales al límite exterior de la zona económica exclusiva.

La Autoridad de Permisos Ambientales de Finlandia Occidental actúa en la zona económica exclusiva como la autoridad de emisión de permisos que se menciona en la Ley de Protección del Medio Ambiente y la Ley del Agua.

Sección 19
Supervisión y órdenes de la autoridad de la Guardia Fronteriza

La Guardia Fronteriza supervisará las actividades mencionadas en las secciones 6-8. La persona responsable notificará sin demora la decisión mencionada en las secciones 6-9 al Cuartel General de la Guardia Fronteriza. El Ministerio de Comercio e Industria también informará sin demora al Cuartel General de la Guardia Fronteriza sobre la notificación mencionada en la sección 8, a menos que se considere que el proyecto de investigación referido en la notificación pertenece al ámbito de la sección 6 o sección 7. A su vez, también se transmitirá la información a la parte notificadora.

La autoridad de la Guardia Fronteriza tendrá el derecho a ordenar el cese inmediato de todas las actividades mencionadas en las secciones 6-8 llevadas a cabo sin la autorización del Gobierno o en virtud de una notificación al Ministerio de Comercio e Industria, y toda actividad que se haya continuado a pesar de la orden mencionada en la sección 9.

Sección 20
Amenaza de multa y amenaza de orden de ejecución a costa del contumaz

Para asegurar el cumplimiento de una decisión adoptada en conformidad con esta Ley se podrá imponer una amenaza de multa o una amenaza de orden de ejecución a costa del contumaz tal como lo estipula la Ley de Multas Administrativas (1113/1990).

Sección 21
Uso de medidas coercitivas en un proceso penal

Sobre la base de los delitos mencionados en esta Ley y cometidos en la zona económica exclusiva, podrán aplicarse las medidas coercitivas contempladas en la Ley de Medidas Coercitivas (450/1987). La sección 28b de la Ley sobre la Prevención de la Contaminación desde Buques (300/1979) establece las condiciones indispensables para el uso de medidas coercitivas en la investigación de un acto mencionado en la sección 28, párrafo 1 de dicha Ley y cometido desde un buque extranjero en la zona económica exclusiva de Finlandia.

Sección 22
Apelación

Toda decisión del Gobierno o del Ministerio de Comercio e Industria adoptada en virtud de esta Ley puede ser apelada tal como lo estipula la Ley de Procedimiento Judicial Administrativo (586/1996).

Toda otra decisión necesaria para la aplicación de un proyecto al que se haga referencia en esta Ley puede ser apelada como tal, como se estipula separadamente.

Sección 23
Tribunales competentes

Todo hecho delictuoso mencionado en esta Ley dará lugar a un proceso por los tribunales de distrito mencionados en el capítulo 21, sección 1 de la Ley Marítima (674/1994). Será competente el tribunal cuyo distrito judicial se considere el más próximo al lugar del hecho, en aplicación de las disposiciones del capítulo 4, sección 1, párrafos 1 y 2 de la Ley de Procedimiento Penal (689/1997) de Helsinki, de 26 de noviembre 2004. A los efectos de esta sección, se considerará que los límites de los distritos judiciales de estos tribunales de distrito se extienden, sin cambio de dirección, desde el límite exterior de las aguas territoriales hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva.

CAPÍTULO 7
ENTRADA EN VIGOR

SECCIÓN 24
ENTRADA EN VIGOR

Esta Ley entrará en vigor el 1º de febrero de 2005.

Esta Ley revocará la Ley sobre la Plataforma Continental (149/1965) de 5 de marzo de 1965 y la Ley de la Zona Pesquera de Finlandia (839/1974) de 15 de noviembre de 1974, con sus enmiendas ulteriores. No obstante, seguirán en vigor las disposiciones establecidas en virtud de la segunda de estas leyes.

Será aplicable todo permiso emitido en virtud de la Ley sobre la Plataforma Continental o toda decisión tomada en virtud de la sección 4 de la Ley sobre la Plataforma Continental que esté en vigencia cuando esta ley entre en vigor, a menos que en virtud de esta Ley se establezca otra cosa.

Si en otra parte de la legislación se hace alguna referencia a la Ley sobre la Zona Pesquera de Finlandia, se aplicarán en su lugar, *mutatis mutandi*, las disposiciones de esta Ley sobre la zona económica exclusiva de Finlandia.

Se podrán adoptar las medidas necesarias para la aplicación de esta ley, antes de su entrada en vigor.

Presidente de la República de Finlandia
TARJA HALONEN

Ministro de Relaciones Exteriores
ERKKI TUOMIOJA

B) DECRETO GUBERNAMENTAL SOBRE LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA DE FINLANDIA

(2 de diciembre 2004)[2]

De conformidad con la decisión del Gobierno, adoptada en respuesta a la presentación del Ministerio de Relaciones Exteriores, se decreta lo siguiente en virtud de la Ley sobre la Zona Económica Exclusiva de Finlandia (1058/2004) de 26 de noviembre de 2004.

SECCIÓN 1

El punto inicial del límite exterior de la zona económica exclusiva de Finlandia es, en el Golfo de Finlandia oriental, el punto terminal más meridional de la frontera estatal entre Finlandia y Rusia (boya No. 16), desde donde el límite exterior de la zona económica exclusiva se extiende hacia el oeste y sudoeste y pasa a través de los siguientes puntos, cuyas latitudes y longitudes se dan en el sistema de coordenadas WGS84 y que están conectadas por líneas rectas (loxodromos).

No.	*Latitud Norte*	*Longitud Este*
1	60°10.296’	27°10.866’
2	60°10.296’	26°57.466’
3	60°10.096’	26°54.466’
4	60°08.495’	26°47.466’
5	60°06.495’	26°37.966’
6	60°06.095’	26°32.166’
7	59°59.695’	26°20.366’

[2] Traducción no oficial facilitada por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Finlandia. Texto comunicado por la Misión Permanente de Finlandia ante las Naciones Unidas en nota verbal del 11 de enero 2005.

Desde el punto No. 7, el límite exterior de la zona económica exclusiva se extiende en el Golfo de Finlandia y en la parte norte del Mar Báltico hacia el oeste y sudoeste y pasa a través los puntos siguientes, cuyas latitudes y longitudes se dan en el sistema de coordenadas WGS84 y que están conectadas por líneas rectas (líneas geodésicas)

No.	*Latitud Norte*	*Longitud Este*
8	59°59.678’	26°20.147’
9	59°59.095’	26°12.666’
10	59°58.095’	26°07.966’
11	59°51.694’	25°58.067’
12	59°52.594’	25°27.566’
13	59°53.294’	25°10.166’
14	59°52.093’	24°57.166’
15	59°50.493’	24°49.266’
16	59°44.193’	24°24.367’
17	59°37.092’	23°54.367’
18	59°31.591’	23°29.667’
19	59°31.691’	23°09.567’
20	59°24.891’	22°45.068’
21	59°22.790’	22°09.868’
22	59°18.689’	21°46.568’
23	59°11.489’	21°11.168’
24	58°50.670’	20°28.888’

Desde el punto No. 24, el límite exterior de la zona económica exclusiva se extiende en la parte norte del Mar Báltico y en el Mar de Aland hacia el noroeste y pasa a través de los puntos siguientes, cuyas latitudes y longitudes se dan en el sistema de coordenadas WGS84, y que están conectadas por líneas rectas (líneas geodésicas)

No	*Latitud Norte*	*Longitud Este*
25	58°51.776’	20°28.276’
26	59°26.701’	20°09.200’
27	59°47.501’	19°39.497’
28	60°11.501’	19°04.992’
29	60°14.115’	19°06.162’

El punto No. 29 es el punto terminal más meridional de la frontera estatal entre Finlandia y Suecia hacia el sur del islote de Market.

En el Golfo Bothnia, hacia el norte del islote de Market, desde el punto terminal más septentrional de la frontera estatal entre Finlandia y Suecia, el límite exterior de la zona económica exclusiva se extiende hacia el norte y más hacia el noreste y pasa a través de los puntos siguientes, cuyas latitudes y longitudes se dan en el sistema de coordenadas nacional de Finlandia (KKJ) y que están conectados por líneas rectas:

No.	*Latitud Norte*	*Longitud Este*
30	60°40.7’	19°14.1’
31	62°42.0’	19°31.5’
32	63°20.0’	20°24.0’
33	63°29.1’	20°41.8’
34	63°31.3’	20°56.4’
35	63°40.0’	21°30.0’
36	65°30.9’	24°08.2’

Desde el punto No. 36, el límite exterior de la zona económica exclusiva se extiende hacia el nornoreste y termina en el punto terminal más meridional de la frontera estatal entre Finlandia y Suecia hacia el sur de la ciudad de Tornio.

Sección 2

En la solicitud para obtener el consentimiento gubernamental mencionado en las secciones 6 y 7 de la Ley sobre la Zona Económica Exclusiva de Finlandia, se consignará:

1) El nombre o razón social, municipalidad o sitio de residencia u oficina registrada, y nacionalidad del solicitante o solicitantes;

2) Una descripción de la naturaleza y objetivos de las actividades;

3) Una descripción de los métodos y medios que serán usados;

4) Las zonas geográficas precisas donde se llevarán a cabo las actividades; y

5) La fecha de inicio y duración de las actividades

Se presentará la solicitud al Ministerio de Comercio e Industria al menos seis meses antes de la fecha prevista para el comienzo de las actividades.

Sección 3

En la notificación mencionada en la sección 8, párrafo 1, de la Ley sobre la Zona Económica Exclusiva de Finlandia se consignará:

1) El nombre o razón social, municipalidad o sitio de residencia u oficina registrada, y nacionalidad de la parte o de las partes que ejecutan el proyecto de investigación;

2) El nombre de la institución patrocinadora, su director y la persona a cargo del proyecto de investigación;

3) Una descripción de la naturaleza y objetivos del proyecto de investigación;

4) Una descripción de los métodos y medios que serán usados, incluyendo el nombre, tonelaje, tipo y clase de buque y una descripción del equipo científico;

5) Las zonas geográficas precisas donde se ejecutará el proyecto de investigación; y

6) Las fechas previstas de llegada y partida final de los buques de investigación o del despliegue y retiro del equipo, según proceda;

7) Una estimación del posible grado de participación o representación de las instituciones de investigación finlandesas en la investigación.

La notificación será presentada al Ministerio de Comercio e Industria por lo menos seis meses antes de la fecha prevista del inicio del proyecto de investigación.

Sección 4

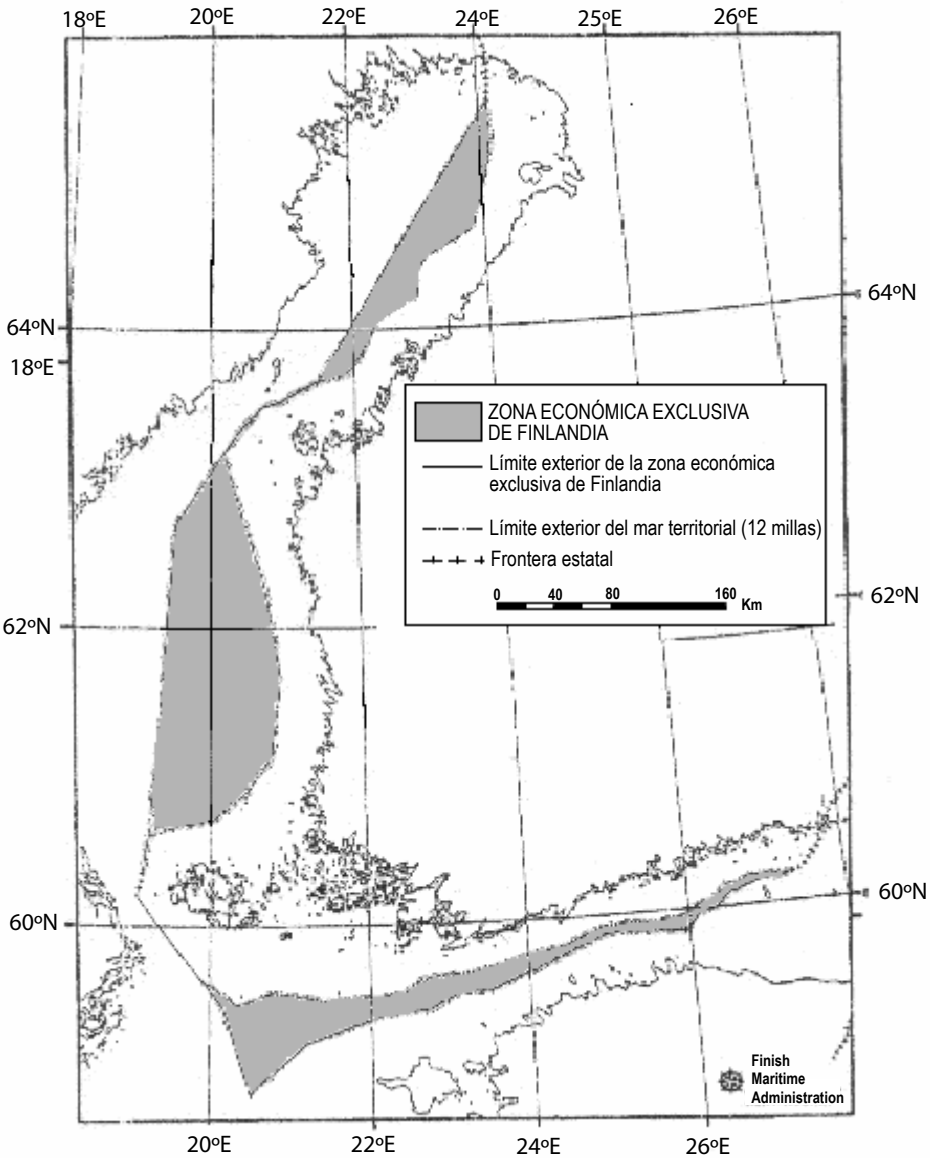
Este Decreto entrará en vigor el 1º de febrero de 2005

Helsinki, 2 de diciembre de 2004

MATTI VANHANEN

Primer Ministro
en representación del Ministro de Relaciones Exteriores

Consejero
MARJA LEHTO



3. ARGELIA

DECRETO PRESIDENCIAL NO. 04-344 DE 23 RAMADÁN 1425 (6 DE NOVIEMBRE DE 2004) ESTABLECIENDO UNA ZONA CONTIGUA AL MAR TERRITORIAL[1]

El Presidente de la República,

Considerando el informe de Ministro de Estado, Ministro de Relaciones Exteriores,

Considerando la Constitución y en particular los artículos 12 y 77-6 de la misma,

[1] Original: Francés. Texto comunicado por la Misión Permanente de la República Democrática de Argelia en nota verbal de fecha 1º de marzo de 2005, dirigida a la Secretaría de las Naciones Unidas.

En cumplimiento de la orden No. 73-12 del 29 Safar 1393 (3 de abril de 1973) para la creación del Servicio Nacional de Guardia Costera, en su forma enmendada y completada,

En cumplimiento de la Ley No. 79-07 de 26 Sha`ban 1399 (21 de julio de 1979) por la que se promulga el Código de Aduanas, en su forma enmendada y completada y en particular los artículos 1 y 29 de la misma,

En cumplimiento del Decreto Presidencial No. 96-53 de 2 Ramadán 1416 (22 de enero de 1996) por el que se ratifica la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en particular el artículo 33 de la misma,

En cumplimiento del decreto No. 63-403 de 12 de octubre de 1963, por el que se delimitan las aguas territoriales,

En cumplimiento del decreto No. 84-181 de 7 Dhu'lqa`da 1404 (4 de agosto de 1984), por el que se definen las líneas de base a partir de las cuales la anchura de las zonas marítimas quedan bajo jurisdicción de Argelia,

DECRETA lo siguiente:

Artículo 1. Se crea por el presente una zona contigua al mar territorial.

La anchura de dicha zona es de 24 millas náuticas, medidas desde las líneas de base del mar territorial.

Artículo 2. Se ejercerá el derecho de control dentro de esa zona, de conformidad con los artículos 33 y 303 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar antes mencionada.

Artículo 3. Se publicará el presente decreto en el *Boletín Oficial de la República Democrática y Popular de Argelia.*

Hecho en Argel, el 23 Ramadán 1425 (6 de noviembre de 2004).

Copia auténtica certificada

Argel, 12 de febrero de 2005

(*Firmado*)
ABDELAZIZ BOUTEFLIKA

(*Firmado*)
[ilegible]
Secretario General del Gobierno

C. TRATADOS MULTILATERALES

ACUERDO REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA REPRESIÓN DE LOS ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBO A MANO ARMADA CONTRA BUQUES EN ASIA, 11 DE NOVIEMBRE 2004[1]

Las Partes Contratantes de este acuerdo,

*Preocupada*s por el aumento de incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques en Asia,

Conscientes de la compleja naturaleza del problema de la piratería y el robo armado contra buques,

Reconociendo la importancia de la seguridad de los buques y de su tripulación, ejerciendo el derecho de navegación estipulado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, (en adelante, "la Convención"),

Reafirmando la obligación de los Estados de cooperar para la prevención y represión de la piratería en virtud de la Convención,

Recordando el "Llamamiento de Tokyo", de marzo de 2000, la iniciativa "Desafíos Anti-Piratería 2000" de abril de 2000 y el "Modelo de Plan de Acción de Tokyo", de abril de 2000,

Tomando nota de las resoluciones pertinentes de la Asamblea General de las Naciones Unidas y las resoluciones pertinentes adoptadas por la Organización Marítima Internacional,

Conscientes de la importancia de la cooperación internacional así como de la urgente necesidad de una mayor cooperación y coordinación regional de todos los Estados afectados dentro de Asia, para prevenir y reprimir eficazmente la piratería y el robo a mano armada,

Convencidas de que el intercambio de información y el fomento de la capacidad entre las Partes Contratantes contribuirá de manera significativa a la prevención y represión de los actos de piratería y robo a mano armada contra buques en Asia,

Afirmando que, para asegurar una mayor eficacia de este Acuerdo, es indispensable que cada Parte Contratante refuerce sus medidas dirigidas a la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada contra buques,

Decididas a promover una mayor cooperación regional y a aumentar la eficacia de dicha cooperación,

Han convenido en lo siguiente:

PARTE I
INTRODUCCIÓN

ARTÍCULO 1
DEFINICIONES

1. A los efectos del presente Acuerdo, se entiende por "piratería" cualquiera de los siguientes actos:

a) Todo acto ilícito de violencia o detención, o todo acto predatorio, cometido con fines privados por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o una aeronave privada, y dirigido:

[1] El texto del Acuerdo Regional de Cooperación para la represión de los actos de piratería y robo a mano armada contra buques en Asia fue facilitado a la División por la Misión Permanente del Japón ante las Naciones Unidas. El Acuerdo regional fue adoptado el 11 de noviembre 2004 en Tokio, en una conferencia intergubernamental a la que asistieron los representantes de la República Popular de Bangladesh, Brunei Darussalam, el Reino de Camboya, la República Popular China, Japón, la República de la India, la República de Indonesia, la República Democrática Popular de Lao, Malasia, Myanmar, la República de Filipina, la República Socialista Democrática de Sri Lanka, la República de Singapur, el Reino de Tailandia y la República Socialista de Viet Nam.

En alta mar, contra otro buque o contra personas o bienes a bordo de dicho buque;

Contra un buque, personas o bienes en un sitio fuera de la jurisdicción de un Estado;

b) Todo acto de participación voluntaria en la explotación de un buque o de una aeronave con conocimiento de hechos que permitan determinar que es un buque o aeronave pirata;

c) Todo acto que incite o facilite un acto descrito en los apartados *a*) o *b*).

A los efectos del presente acuerdo se entiende por "robo a mano armada contra buques" cualquiera de los siguientes actos:

Todo acto ilícito de violencia o detención, o todo acto predatorio, cometido con fines privados y dirigido contra un buque, o contra personas o bienes a bordo de dicho buque, en un sitio dentro de la jurisdicción de una Parte Contratante respecto de estos delitos;

Todo acto de participación voluntaria en la explotación de un buque con conocimiento de hechos que permitan determinar que éste se utiliza para robos a mano armada contra buques;

Todo acto que incite o facilite intencionalmente uno de los actos descritos en el apartado *a*) o *b*).

Artículo 2
Disposiciones generales

1. La Parte Contratante, de conformidad con sus respectivas leyes y reglamentaciones nacionales y de acuerdo a sus propios recursos y capacidades, pondrá en práctica este Acuerdo, entre otras cosas, previniendo y reprimiendo la piratería y el robo a mano armada contra buques, en la mayor medida posible.

2. Ninguna disposición de este Acuerdo afectará los derechos y obligaciones de cada Parte Contratante en virtud de los acuerdos internacionales en que sea parte, incluida la Convención sobre el Derecho del Mar, y las normas pertinentes del derecho internacional.

3. Ninguna disposición de este Acuerdo afectará las inmunidades de buques de guerra y otros buques gubernamentales explotados con fines no comerciales.

4. Ninguna disposición de este Acuerdo ni ninguna otra actividad llevada a cabo en virtud de este Acuerdo sentará prejuicio sobre la posición de alguna de las Partes Contratantes respecto a toda diferencia relacionada con la soberanía territorial o todo tema relacionado con el derecho del mar.

5. Ninguna disposición de este Acuerdo autoriza a una Parte Contratante a asumir en el territorio de otra Parte Contratante el ejercicio de la jurisdicción y el cumplimiento de funciones que están exclusivamente reservadas a las autoridades de la otra Parte Contratante en conformidad con su derecho nacional.

6. Al aplicar el párrafo 1 del artículo1, cada Parte Contratante tendrá debidamente en cuenta las provisiones pertinentes de la Convención sobre el Derecho del Mar, sin perjuicio de los derechos de terceras Partes.

Artículo 3
Obligaciones generales

1. Cada Parte Contratante, de conformidad con sus leyes y reglamentaciones nacionales y las normas aplicables del derecho internacional, se esforzará por tomar medidas eficaces con el fin de:

Prevenir y reprimir los actos de piratería y robo a mano armada contra buques;

Detener a los piratas o personas que hayan cometido robo a mano armada contra buques

Confiscar los buques o aeronaves utilizados para cometer actos de piratería y robo a mano armada contra buques, confiscar buques de los que se hayan apoderado, y tengan bajo su control, piratas o personas que hubieran cometido robo a mano armada contra buques, y confiscar los bienes a bordo de dichos buques; y

Rescatar a los buques víctimas y a las víctimas de actos de piratería y robo a mano armada contra buques.

2. Ninguna disposición de este artículo impedirá que cada Parte Contratante adopte en su territorio medidas adicionales respecto a los apartados *a*) a *d*) antes mencionados.

PARTE II

CENTRO DE INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

ARTÍCULO 4
COMPOSICIÓN

1. Por el presente se establece un Centro de Intercambio e Información (en adelante, "el Centro"), para promover una estrecha cooperación entre las Partes Contratantes en la prevención y represión de actos de piratería y robo a mano armada contra buques.

2. El Centro estará ubicado en Singapur.

3. El Centro estará compuesto por un Consejo de Administración y una Secretaría.

4. El Consejo de Administración estará compuesto por un representante de cada Parte Contratante. El Consejo de Administración se reunirá por lo menos una vez al año en Singapur, a menos que el Consejo de Administración decida de otra manera.

5. El Consejo de Administración establecerá la política respecto de todos los asuntos del Centro y adoptará sus propios reglamentos, incluyendo el método de elección de su Presidente.

6. El Consejo de Administración tomará sus decisiones por consenso.

7. La Secretaría estará dirigida por un Director Ejecutivo, asistido por el personal. El Director Ejecutivo será elegido por el Consejo de Administración.

8. El Director Ejecutivo será responsable de las cuestiones administrativas, operacionales y financieras del Centro, de conformidad con la política determinada por el Consejo de Administración y las disposiciones de este Acuerdo, y de todas las demás cuestiones que determine el Consejo de Administración.

9. El Director Ejecutivo representará al Centro. El Director Ejecutivo, con la aprobación del Consejo de Administración, establecerá las normas y el reglamento de la Secretaría.

ARTÍCULO 5
ACUERDO DE SEDE

El Centro, en tanto que organización internacional cuyos miembros son las Partes Contratantes de este Acuerdo, disfrutará en el Estado anfitrión del Centro, de la capacidad jurídica, los privilegios y las inmunidades necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

El Director Ejecutivo y el personal de la Secretaría gozarán en el Estado anfitrión de los privilegios e inmunidades necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

El Centro firmará un acuerdo con el Estado anfitrión sobre asuntos que incluyan los especificados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo.

ARTÍCULO 6
FINANCIACIÓN

1. Los gastos del Centro, estipulados en el presupuesto establecido por el Consejo de Administración, serán suministrados por las siguientes fuentes:

a) Financiación y apoyo del Estado Anfitrión;

b) Contribuciones voluntarias de las Partes Contratantes;

c) Contribuciones voluntarias de organizaciones internacionales y otras entidades; de conformidad con los criterios pertinentes adoptados por el Consejo de Administración; y

d) Las demás contribuciones voluntarias que decida el Consejo de Administración.

2. Las cuestiones financieras del Centro estarán regidas por el Reglamento Financiero que adopte el Consejo de Administración.

3. Cada año se llevará a cabo una auditoría de las cuentas del Centro, a cargo de un auditor independiente designado por el Consejo de Administración. El informe de la auditoría se presentará al Consejo de Administración y se hará público, en conformidad con el Reglamento Financiero.

ARTÍCULO 7
FUNCIONES

Las funciones del Centro serán:

a) Gestionar y mantener un rápido flujo de información sobre los incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques entre las Partes Contratantes;

b) Recopilar, cotejar y analizar la información transmitida por las Partes Contratantes con respecto a la piratería y robo a mano armada contra buques, incluyendo toda otra información pertinente, si la hay, relacionada con individuos y grupos pertenecientes a la delincuencia transnacional organizada que cometan actos de piratería y robos a mano armada contra buques;

c) Preparar estadísticas e informes sobre la base de información reunida y analizada en virtud del apartado *b*), y transmitirlos a las Partes Contratantes;

d) Alertar de forma apropiada, cuando sea posible, a las Partes Contratantes si existen motivos razonables para estimar que una amenaza de incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques es inminente;

e) Distribuir entre las Partes Contratantes las peticiones mencionadas en el Artículo 10 y la información pertinente sobre las medidas adoptadas indicadas en el artículo 11;

f) Preparar estadísticas e informes no aptos para su divulgación, sobre la base de las informaciones recogida y analizada en virtud del apartado *b*) y transmitirlos a la comunidad naviera y a la Organización Marítima Internacional; y

g) Desempeñar toda otra función que determine el Consejo de Administración con miras a la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada contra buques.

ARTÍCULO 8
FUNCIONAMIENTO

1. La Secretaría se encargará del funcionamiento diario del Centro.

2. En el cumplimiento de sus funciones, el Centro respetará la confidencialidad de la información proporcionada por cualquiera de las Partes Contratantes y no hará pública ni transmitirá dicha información a menos que la Parte Contratante dé su previo consentimiento.

3. El Centro funcionará de una manera eficaz y transparente, de conformidad con los criterios establecidos por el Consejo de Administración y evitará la duplicación de actividades entre las Partes Contratantes.

PARTE III

COOPERACIÓN A TRAVÉS DEL CENTRO DE INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

ARTÍCULO 9
INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

1. Cada Parte Contratante designará un punto focal responsable de la comunicación con el Centro, e indicará la entidad designada en el momento de la firma o cuando se deposite el instrumento de notificación establecido en el Artículo 18.

2. Cada Parte Contratante, a solicitud del Centro, respetará la confidencialidad de la información transmitida desde el Centro.

3. Cada Parte Contratante asegurará la comunicación fluida y eficaz entre su punto focal designado y las otras autoridades nacionales competentes, incluidos los centros de coordinación de rescate así como las organizaciones no gubernamentales pertinentes.

4. Cada Parte Contratante se esforzará para exigir que sus buques, propietarios de buques u explotadores de buques notifiquen de inmediato a las autoridades nacionales pertinentes, incluidos los puntos focales y el Centro, si procede, de todo incidente de piratería o robo a mano armada contra buques.

5. Toda Parte Contratante que haya recibido u obtenido información sobre una amenaza inminente o de un incidente de piratería o robo a mano armada contra buques notificará sin demora toda información pertinente al Centro, a través de su punto focal designado.

6. En el caso que una Parte Contratante reciba una alerta desde el Centro sobre una inminente amenaza de piratería o robo a mano armada contra buques, según lo acordado en el apartado *d*) del Artículo 7, esa Parte Contratante transmitirá sin demora la alerta a los buques que se hallen dentro de la zona expuesta a esa amenaza inminente.

Artículo 10

Solicitud de cooperación

1. Una Parte Contratante podrá solicitar a otra Parte Contratante, a través del Centro o directamente, su cooperación para la detección de cualquiera de las siguientes personas, buques o aeronaves:

— Piratas;

— Personas que hayan cometido robo a mano armada contra buques;

— Buques o aeronaves usados para cometer actos de piratería o robo a mano armada contra buques y buques bajo el control de piratas o de personas que hayan cometido robos a mano armada contra buques, o;

— Buques víctima o víctimas de actos de piratería o robo a mano armada contra buques.

2. Una Parte Contratante puede solicitar a otra Parte Contratante, a través del centro o directamente, la adopción de las medidas apropiadas, incluido el embargo o incautación, contra cualquiera de las personas o buques mencionados en el apartado *a*), *b*), o *c*) del párrafo 1 de este Artículo, dentro de los límites permitidos por sus leyes y reglamentaciones nacionales y las normas aplicables del derecho internacional.

3. Una Parte Contratante puede solicitar a cualquier otra Parte Contratante, a través del Centro o directamente, la adopción de medidas eficaces para rescatar buques víctimas y las víctimas de actos de piratería o robo a mano armada contra buques.

La Parte Contratante que haya presentado una solicitud de cooperación directamente según lo estipulado en los párrafos 1, 2 y 3 de este Artículo notificará sin demora al Centro acerca de dicha solicitud.

Toda solicitud de cooperación de una Parte Contratante relativa a la extradición o asistencia judicial mutua en asuntos penales se formulará directamente a la otra Parte Contratante.

Artículo 11

Cooperación de la Parte Contratante a que se ha dirigido la solicitud

1. La Parte Contratante que haya recibido una solicitud de conformidad con el Artículo 10, se esforzará por tomar todas las medidas prácticas y eficaces para satisfacer dicho pedido, según el párrafo 1 del Artículo 2.

2. La Parte Contratante que haya recibido una solicitud de conformidad con el Artículo 10, podrá pedir información adicional a la Parte Contratante solicitante a fin de satisfacer dicha solicitud.

3. La Parte Contratante que haya tomado las medidas indicadas en el párrafo 1 de este Artículo, notificará sin demora al Centro la información pertinente sobre las medidas adoptadas.

PARTE IV

COOPERACIÓN

ARTÍCULO 12

EXTRADICIÓN

Una Parte Contratante, con sujeción a sus leyes y reglamentaciones nacionales, procurará extraditar a los piratas o personas que hayan cometido robo a mano armada contra buques y que estén presentes en su territorio, a otra Parte Contratante que ejerza jurisdicción sobre ellos, a petición de dicha Parte Contratante.

ARTÍCULO 13

ASISTENCIA JUDICIAL MUTUA

De acuerdo a sus leyes y regulaciones nacionales, una Parte Contratante procurará prestar asistencia legal mutua en asuntos criminales, incluyendo la presentación de evidencia relacionada con la piratería y robo armado contra buques, a pedido de otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 14

FOMENTO DE LA CAPACIDAD

1. Con el fin de fomentar la capacidad de las Partes Contratantes para la prevención y represión de la piratería y robo a mano armada contra buques, cada Parte Contratante procurará cooperar en el mayor grado posible con otras Partes Contratantes que soliciten su cooperación o asistencia.

2. El Centro se esforzará por cooperar en el mayor grado posible en la prestación de asistencia para el fomento de capacidad.

3. Dicha cooperación para el fomento de capacidad podrá incluir asistencia técnica tal como programas de educación y capacitación para compartir experiencias y prácticas óptimas.

ARTÍCULO 15

DISPOSICIONES DE COOPERACIÓN

Pueden acordarse disposiciones de cooperación, tales como actividades conjuntas u otras formas de cooperación, según proceda, entre las Partes Contratantes interesadas.

ARTÍCULO 16

MEDIDAS DE PROTECCIÓN PARA BUQUES

Cuando proceda, cada Parte Contratante alentará a los buques, propietarios de buques explotadores de buques, a tomar medidas de protección contra los actos de piratería y robo a mano armada contra buques, teniendo en cuenta las normas y prácticas internacionales pertinentes, en particular, las recomendaciones adoptadas por la Organización Marítima Internacional.

PARTE V

DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 17
SOLUCIÓN DE DIFERENCIAS

Las Partes Contratantes interesadas resolverán de forma amistosa, a través de negociaciones conformes con las normas aplicables del derecho internacional, las diferencias surgidas en la interpretación o aplicación de este Acuerdo, incluyendo las relacionadas con la responsabilidad por pérdida o daño causados por la solicitud efectuada según el párrafo 2 del Artículo 10 o de toda medida tomada según el párrafo 1, Artículo 11.

ARTÍCULO 18
FIRMA Y ENTRADA EN VIGOR

1. Este Acuerdo estará abierto a la firma, en el depositario mencionado en el párrafo 2 *infra*, de la República Popular de Bangladesh, Brunei Darussalam, el Reino de Camboya, la República Popular China, la República de India, la República de Indonesia, el Japón, la República de Corea, la República Democrática Popular Lao, Malasia, la Unión de Myanmar, la República de Filipinas, la República de Singapur, la República Socialista Democrática de Sri Lanka, el Reino de Tailandia, la República Socialista de Viet Nam.

2. El Gobierno de Singapur es depositario de este Acuerdo.

3. Este Acuerdo entrará en vigor 90 días después de la fecha en que se presente al depositario el décimo instrumento de notificación de un Estado enunciado en el párrafo 1, en el que se indique que se ha completado sus requisitos en el plano interno. Ulteriormente entrará en vigor respecto a todo otro Estado enunciado en el párrafo 1 *supra*, 30 días después de la presentación del instrumento de notificación al depositario.

4. El depositario notificará la entrada en vigor de este Acuerdo a todos los Estados enunciados en el párrafo 1 según lo acordado en el párrafo 3 de este Artículo.

5. Luego de la entrada en vigor de este Acuerdo, cualquier Estado no enunciado en el párrafo 1 podrá adherirse al mismo. Todo Estado que desee adherirse a este Acuerdo deberá notificarlo al depositario, que comunicará sin demora la recepción de dicha notificación a todas las otras Partes Contratantes. Si no hay objeción escrita de alguna de las Partes Contratantes dentro de los 90 días de la recepción de dicha notificación por parte del depositario, ese Estado podrá depositar un instrumento de adhesión ante el depositario y se convertirá en parte en este Acuerdo 60 días después del depósito de dicho instrumento de adhesión.

ARTÍCULO 19
ENMIENDA

1. Toda Parte Contratante podrá proponer una enmienda a este Acuerdo en cualquier momento después de la entrada en vigor del mismo. Dicha enmienda se adoptará con el consentimiento de todas las Partes Contratantes.

2. Toda enmienda entrará en vigor 90 días después de su aprobación por todas las Partes Contratantes. Se depositarán los instrumentos de aceptación ante el depositario, que sin demora notificará a todas las Partes Contratantes del depósito de dicho instrumento.

ARTÍCULO 20
RETIRO

1. Toda Parte Contratante podrá retirarse del presente Acuerdo en cualquier momento después de la fecha de entrada en vigor.

2. El retiro se notificará al depositario mediante un instrumento de retiro.

3. El retiro tendrá efecto 180 días después de la recepción del instrumento de retiro por el depositario.

4. El depositario notificará sin demora de este retiro a todas las otras Partes Contratantes.

ARTÍCULO 21
TEXTO AUTÉNTICO

Este Acuerdo será auténtico en idioma inglés.

ARTÍCULO 22
REGISTRO

Este Acuerdo será registrado por el depositario según lo acordado en el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

En testimonio de lo cual, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo.

D. COMUNICACIONES DE LOS ESTADOS

1. DECLARACIÓN DEL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHIPRE SOBRE SU POSICIÓN RESPECTO DE LA NOTA INFORMATIVA DE TURQUÍA RELATIVA A LA OBJECIÓN DE ÉSTA AL ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA DE CHIPRE Y LA REPÚBLICA ÁRABE DE EGIPTO SOBRE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA, DE 17 DE FEBRERO DE 2003[1]

La Misión Permanente de la República de Chipre ante las Naciones Unidas saluda atentamente al Secretario General y tiene el honor de señalar a su atención, en su calidad de depositario de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 ("la Convención"), la siguiente declaración del Gobierno de la República de Chipre sobre su posición respecto de la nota informativa de Turquía relativa a la objeción de ésta al Acuerdo entre la República de Chipre y la República Árabe de Egipto sobre la Delimitación de la Zona Económica Exclusiva, de 17 de febrero de 2003, que figura en el *Boletín del Derecho del Mar* No. 54.

El Gobierno de la República de Chipre desea refutar los argumentos formulados por la República de Turquía por las razones siguientes:

1. Las alegaciones de la República de Turquía son vagas e infundadas, en hecho y en derecho, y no están basadas ni se apoyan en un argumento jurídico o sustantivo específico.

2. El Acuerdo sobre la Delimitación de la Zona Económica Exclusiva fue firmado por los Gobiernos de dos Estados soberanos, uno de los cuales es el Gobierno de la República de Chipre y no "la administración grecochipriota de Chipre meridional", como sostiene Turquía, el único miembro de la comunidad internacional que se empeña en no reconocer la existencia del Gobierno de la República de Chipre.

A ese respecto, basta remitirse a la resolución 3212 (XXIX) de la Asamblea General, de 1º de noviembre de 1974, y a las resoluciones 541 (1983) y 550 (1984) del Consejo de Seguridad relativas a Chipre. Por otro lado, la República de Chipre es Estado miembro de la Unión Europea desde el 1º de mayo de 2004.

3. En cuanto a los aspectos técnicos de la objeción de Turquía a la delimitación de la zona económica exclusiva entre la República de Chipre y la República Árabe de Egipto, los siguientes puntos refutan por sí mismos las alegaciones de Turquía:

– Tanto la República de Chipre como la República Árabe de Egipto son Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, que cuenta con un total de 146 Estados Partes, (la Comunidad Europea también la ha ratificado), mientras que Turquía sigue siendo uno de los pocos países que se oponen a la Convención y se niegan a aceptar su importancia mundial en la esfera del derecho internacional.

– De conformidad con las normas y los principios establecidos del derecho internacional y las disposiciones de la Convención al respecto, la República de Chipre y la República Árabe de Egipto hicieron uso de su legítimo derecho soberano a delimitar la zona económica exclusiva comprendida entre sus respectivas costas a una distancia inferior a 400 millas marinas.

– La República de Chipre presentó en 1974 una ley de demarcación de su plataforma continental, y en mayo de 1993, un conjunto de coordenadas y un mapa con las líneas de base a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas (Boletín No. 24, de diciembre de 1993) sin que Turquía hubiese presentado objeción alguna. De conformidad con el derecho internacional, esa práctica equivale, entre otras cosas, al reconocimiento tácito de esas

[1] Texto comunicado por la Misión Permanente de Chipre ante las Naciones Unidas en nota verbal de fecha 28 de diciembre de 2004.

reivindicaciones y del derecho de la República de Chipre a reclamar las zonas marítimas que le corresponden en derecho.

– Al delimitar su zona económica exclusiva, la República de Chipre y la República Árabe de Egipto se atuvieron estrictamente a las especificaciones y los métodos técnicos aceptados internacionalmente que figuran en el manual y las instrucciones pertinentes de la Organización Hidrográfica Internacional.

– Por otro lado, al decidir el alcance de la línea de delimitación, ambos países acordaron no extender dicha línea en zonas donde pudieran verse afectados los derechos de terceros países costeros (nota aclaratoria), sin perjuicio del ejercicio de su derecho soberano a hacerlo en el futuro si se llegara a concertar un acuerdo con dichos Estados.

4. Asimismo, la alegación de Turquía de que "la delimitación de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental al oeste de la longitud 32º 16' 18'' se debería efectuar por acuerdo entre los Estados de la región afectados sobre la base del principio de equidad" no tiene ningún fundamento en el derecho internacional ni en la Convención por las siguientes razones:

a) La alegación de que la delimitación al oeste de la longitud 32º 16' 18'' se debería efectuar por acuerdo equivale a aceptar que las islas y un Estado insular soberano, como es el caso de la República de Chipre, carecen de zona marítima, lo que va en contra del derecho internacional consuetudinario, de la Convención (artículos 56, 77 y 121) y de los fallos de la Corte Internacional de Justicia.

b) En los artículos 74 y 83 de la Convención se dispone que la delimitación de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental, respectivamente, entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente "se efectuará por acuerdo entre ellos sobre la base del derecho internacional, a que se hace referencia en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa". Dado su prejuicio contra las disposiciones pertinentes de la Convención, Turquía pasa por alto deliberadamente la obligación de efectuar dicha delimitación mediante acuerdo sobre la base del derecho internacional.

5. Con esas alegaciones infundadas, Turquía intenta coartar sin base legal alguna los derechos legítimos y soberanos de terceros Estados, por ejemplo, de la República de Chipre, la República Árabe de Egipto y de otros Estados que pudieran verse afectados. Ese intento va dirigido en especial contra el derecho de esos Estados a delimitar la zona económica exclusiva por acuerdo mutuo, de conformidad con la Convención y sobre la base del derecho internacional. Por ello, los argumentos de Turquía son de hecho nulos desde el punto de vista jurídico.

La Misión Permanente de la República de Chipre ante las Naciones Unidas agradecería al Secretario General que informara a los Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 sobre el contenido de la presente nota y que la publicara en el próximo "Boletín del Derecho del Mar".

La Misión Permanente de la República de Chipre agradece al Secretario General y aprovecha la oportunidad para reiterarle las seguridades de su consideración más distinguida.

2. NOTA VERBAL DE FECHA 11 DE ENERO DE 2005 DIRIGIDA AL SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS POR LA MISIÓN PERMANENTE DE LA REPÚBLICA DE CROACIA ANTE LAS NACIONES UNIDAS EN REFERENCIA A LA NOTA DE LA MISIÓN PERMANENTE DE LA REPÚBLICA DE ESLOVENIA ANTE LAS NACIONES UNIDAS, DE 30 DE AGOSTO DE 2004[1]

La Misión Permanente de la República de Croacia ante las Naciones Unidas saluda atentamente al Secretario General de las Naciones Unidas, en su condición de depositario de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y, en referencia a la nota No. 160/04 de la Misión Permanente de la República de Eslovenia ante las Naciones Unidas, de 30 de agosto de 2004, que se distribuyó entre los Estados Partes en la Convención, y como continuación de los argumentos presentados en la nota No. 288/04 de la Misión Permanente de la República de Croacia ante las Naciones Unidas, de 8 de julio de 2004, tiene el honor de comunicar lo siguiente:

Con respecto a la declaración que figura en la nota mencionada precedentemente, en el sentido de que los Gobiernos de los dos países refrendaron el Tratado entre la República de Croacia y la República de Eslovenia sobre la frontera estatal común, que también había sido rubricado por los jefes de las delegaciones negociadoras de ambos países, la República de Croacia desearía señalar que entre la República de Croacia y la República de Eslovenia no se ha firmado ni concertado tratado alguno sobre las fronteras terrestres y marítimas. Además, la República de Croacia rechaza enérgicamente el mapa anexo a la nota mencionada precedentemente, presentado como el mapa del "trazado convenido de la frontera marítima", por ser incorrecto y equívoco. En 2001, en una de las etapas de las negociaciones entre los dos países, los jefes de las delegaciones únicamente rubricaron un texto, que posteriormente nunca fue firmado y que de ninguna manera puede considerarse un tratado de fronteras entre los dos países. Cabe señalar que esa fue únicamente una etapa del proceso de negociaciones que, muy poco después, demostró ser fútil y carente de perspectivas. Además, antes de rubricar el texto, se informó a Eslovenia de que quizás Croacia sólo podría adoptar otras medidas (por ejemplo, decidir firmar el acuerdo) únicamente después de que el proyecto de texto se presentara a la consideración del Parlamento de Croacia, según se estableció en la Declaración del Parlamento de Croacia de marzo de 1999. Sin embargo, la evaluación general política y de los expertos en relación con el proyecto de acuerdo de fronteras en el Parlamento de Croacia, así como en el público de Croacia, no era propicia a que el Gobierno prosiguiera el trámite interno de firma. En consecuencia, funcionarios de alta jerarquía de Croacia, entre otras cosas por conducto de una carta oficial del Primer Ministro de Croacia, informaron a Eslovenia de que las soluciones previstas en el proyecto de acuerdo en relación con la frontera marítima no eran aceptables para la República de Croacia, y que el proyecto rubricado no tenía efecto jurídico alguno y no podía constituir el fundamento de soluciones futuras. En consecuencia, la declaración de la República de Croacia que figura en la nota No. 288/04 de la Misión Permanente de la República de Croacia ante las Naciones Unidas, de 8 de julio de 2004, en el sentido de que no se ha alcanzado o concertado ningún acuerdo mutuamente aceptable en relación con la frontera entre la República de Croacia y la República de Eslovenia, es correcta y verdadera y refleja la situación fáctica.

En cuanto a las demás reclamaciones expresadas en la nota mencionada precedentemente, la República de Croacia aprovecha esta oportunidad para recordar que la propia República de Eslovenia, ni como parte de la ex República Federativa Socialista de Yugoslavia ni como Estado soberano, nunca tuvo salida territorial directa a alta mar, ni ha adquirido esa salida después de la disolución de la ex República. En consecuencia, la República de Eslovenia nunca ha tenido su propia plataforma continental ni ha adquirido el derecho de declarar su propia zona económica exclusiva. No existe ningún derecho ejercido históricamente de "salida directa a alta mar" de las ex repúblicas de la República Federativa Socialista de Yugoslavia. El único Estado que existía en aquel entonces y que ejercía ese derecho era la ex República Federativa Socialista de Yugoslavia, único sujeto de

[1] Nota verbal de la Misión Permanente de la República de Croacia ante las Naciones Unidas de fecha 11 de enero de 2005.

derecho internacional a quien se podía atribuir ese derecho. Todas las ex repúblicas, de manera exclusiva como parte del ex Estado, se beneficiaban de ello, incluso aquellas que no tenían litoral marítimo. A diferencia de las fronteras administrativas terrestres que existían entre las ex repúblicas de la ex República Federativa Socialista de Yugoslavia y que, al momento de la independencia de cada una de ellas, pasaron a ser fronteras internacionales entre esos nuevos Estados, no se establecieron oficialmente las fronteras marítimas entre las ex repúblicas (aunque las autoridades competentes de las repúblicas respectivas ejercieron su jurisdicción en el mar) y, por ende, no pudieron pasar a ser las fronteras internacionales de los nuevos Estados (es decir, en el caso de la delimitación marítima no se pudo aplicar el principio *uti possidetis*). En consecuencia, quedó por resolver la cuestión de la delimitación de las fronteras marítimas a partir del punto en que la frontera terrestre entre la República de Croacia y la República de Eslovenia entra al mar a los pies de la bahía de Piran, de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en adelante la Convención) relativas a la delimitación del mar territorial.

La República de Croacia desearía destacar además que es inválida y carente de fundamento la tentativa de hacer referencia al texto rubricado como fundamento jurídico y presunta prueba de la salida territorial directa a alta mar de la República de Eslovenia. La propia República de Eslovenia manifestó claramente en el pasado (en el memorando sobre la bahía de Piran, de 1993) que se consideraba un Estado en situación geográfica desventajosa debido a su incapacidad para proclamar una zona económica exclusiva. En su memorando sobre la bahía de Piran, de 1993, en que presentó su reclamación en relación con la cuestión de la delimitación con la República de Croacia, el Parlamento de Eslovenia confirmó el hecho de que la República de Eslovenia pertenecía a la categoría de Estados que, debido a su situación geográfica, no tenían derecho a proclamar una zona económica exclusiva.

La República de Croacia rechaza la afirmación de que Croacia, al extender su jurisdicción y proclamar una zona de protección ecológica y pesquera, ha infringido el derecho internacional y no ha respetado los derechos de los países vecinos. La República de Croacia tiene el honor de reiterar que ha extendido su jurisdicción a la zona ubicada frente a su costa y adyacente a su mar territorial a una parte considerada previamente de alta mar del Mar Adriático. La zona de protección ecológica y pesquera comprende la columna de agua por encima de la plataforma continental de la República de Croacia a partir del límite exterior de su mar territorial hacia el alta mar, hasta el límite exterior permitido en virtud del derecho internacional general. El límite exterior de la zona de protección ecológica y pesquera de la República de Croacia se determinará, de conformidad con el artículo 74 de la Convención, mediante acuerdos de delimitación con las zonas similares de otros Estados cuyas costas estén situadas frente a frente o sean adyacentes a la costa de Croacia, si tuvieran derecho ello, y una vez que esos países también hayan extendido su jurisdicción de conformidad con el derecho internacional.

Sin embargo, esa delimitación no es pertinente para la República de Eslovenia, con quien la República de Croacia debería delimitar su mar territorial de conformidad con el artículo 15 la Convención. Esa delimitación territorial se refiere a zonas totalmente diferentes a aquellas en que podría tener lugar la delimitación de las zonas, y se encuentra más al norte de donde la frontera terrestre entre la República de Croacia y la República de Eslovenia entra al mar en la zona de la bahía de Piran. Para comprender mejor las circunstancias geográficas pertinentes, en la nota No. 288/04 de la Misión Permanente la República de Croacia ante las Naciones Unidas, de 8 de julio de 2004, se acompañó un mapa (que también se adjunta a la presente), que la República de Eslovenia, en la nota mencionada anteriormente, se niega a aceptar. No corresponde a Eslovenia ni aceptar ni refutar el mapa anexo del Adriático septentrional. En ese mapa simplemente se señalan las posiciones y circunstancias geográficas de la parte septentrional del Adriático, sin que se haga indicación alguna sobre la frontera marítima entre los dos países. El rechazo de un simple mapa geográfico, en que no se delimita frontera marítima alguna, indica esencialmente la actitud genuina de la República de Eslovenia, no en cuanto a las cuestiones relativas a la delimitación, sino en lo que respecta a su situación geográfica. Sin embargo, según observó correctamente el Secretario General en el informe correspondiente al presente año, la Convención no fue negociada para remediar circunstancias geográficas, sino disponer de recursos adecuados para los casos en que los Estados se encuentren

en situación de desventaja. Con ese fin, la República de Croacia siempre ha estado dispuesta, y todavía lo está, a respetar el derecho de paso inocente y a no perjudicar de manera alguna el tránsito desde y hacia los puertos de Eslovenia e Italia en el Adriático septentrional. A lo largo de años de negociación, la República de Croacia ha ofrecido incluso un régimen de paso (es decir, pasaje en tránsito) más liberal, así como distintos regímenes de pesca, a fin de satisfacer el interés real de la República de Eslovenia, pero no a costa del territorio de Croacia.

En cuanto a la aplicación del régimen jurídico de la zona de protección ecológica y pesquera, la República de Croacia desearía recordar, según notificó al Secretario General de las Naciones Unidas mediante nota No. 280/04 de la Misión Permanente de la República de Croacia ante las Naciones Unidas, de 2 de julio de 2004, que el Parlamento de Croacia, mediante su "Decisión por la que se modifica la Decisión sobre la extensión de su jurisdicción en el Mar Adriático", de 3 de junio de 2004, decidió aplicar el régimen jurídico de la zona de protección ecológica y pesquera de la República de Croacia en relación con los Estados miembros de la Unión Europea únicamente después de la conclusión del acuerdo de asociación pesquera con la Comunidad Europea. En relación con todos los demás Estados, dicho régimen se comenzó a aplicar el 3 de octubre de 2004.

La afirmación de que dicha decisión es una vez más "una práctica de abandono unilateral de las posiciones y los acuerdos adoptados conjuntamente" es totalmente infundada. La República de Croacia desearía destacar en particular que nunca se ha llegado a un acuerdo en el sentido de que Croacia aplazaría la aplicación del régimen jurídico de la zona hasta que se encontrara una solución consensuada conjunta. En la reunión de Secretarios de Estado de los Ministerios de Relaciones Exteriores de la República de Croacia, la República Italiana y la República de Eslovenia, celebrada el 4 de junio 2004 en presencia de la Comisión Europea, la República de Croacia comunicó la decisión ya aprobada por el Parlamento de Croacia según la cual el régimen de la zona de protección ecológica y pesquera de la República de Croacia no se aplicaría en relación con los Estados miembros de la Unión Europea hasta que se concluyera el acuerdo de asociación pesquera con la Comisión Europea. En las minutas convenidas de dicha reunión constan las declaraciones formuladas por los participantes, en que expresaron su opinión y disposición a seguir trabajando conjuntamente, respetando el espíritu de la Unión Europea.

La interpretación unilateral hecha por el Gobierno de la República de Eslovenia sobre su "entendimiento" de la decisión del Parlamento de Croacia mencionada previamente es improcedente y en manera alguna puede afectar los derechos soberanos o la jurisdicción de la República de Croacia en su aplicación, así como en la realización de cualquier otro acto o decisión, que corresponden a sus prerrogativas de Estado ribereño en la zona a la que ha extendido su jurisdicción de conformidad con el derecho internacional.

En cuanto a la propuesta hecha por la República de Croacia a la República de Eslovenia de presentar conjuntamente la cuestión de la delimitación del mar entre los dos Estados a un órgano judicial internacional a fin de que pronuncie una decisión vinculante sobre la cuestión, de conformidad con el derecho internacional, la República de Croacia no ha recibido respuesta alguna que permita adoptar nuevas medidas en tal sentido. La República de Eslovenia ha ignorado la obligación general de los Estados Partes en la Convención de resolver por medios pacíficos toda controversia entre ellos sobre la interpretación y aplicación de la Convención con arreglo al artículo 279 y, en particular, los medios mencionados en el artículo 286 de la Convención, y ha estado eludiendo aceptar la propuesta de Croacia mencionada precedentemente.

Teniendo en cuenta las disposiciones de la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como los hechos pertinentes, la República de Croacia sólo puede considerar que los argumentos presentados en la nota No. 160/04 de la Misión Permanente de la República de Eslovenia ante las Naciones Unidas carecen de fundamento jurídico, y rechaza las afirmaciones que allí se formulan.

La Misión Permanente de la República de Croacia ante las Naciones Unidas agradecería que el Secretario General las Naciones Unidas, en su condición de depositario de la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hiciera que la presente nota y el mapa adjunto se

distribuyeran a los Estados Partes en la Convención y se publicaran en el próximo número del *Boletín del Derecho del Mar.*

La Misión Permanente la República de Croacia ante las Naciones Unidas aprovecha la oportunidad para reiterar al Secretario General las seguridades de su consideración más distinguida.

3. NOTA VERBAL, DE FECHA 24 DE FEBRERO DE 2005, DIRIGIDA AL SECRETARIO GENERAL, RELATIVA A LA OBJECIÓN DE TURQUÍA AL ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA DE CHIPRE Y LA REPÚBLICA ÁRABE DE EGIPTO ACERCA DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA DE 17 DE FEBRERO DE 2003[1]

La Misión Permanente de Grecia ante las Naciones Unidas saluda atentamente al Secretario General de las Naciones Unidas y, en referencia a la nota No. 2004/Turkuno DT/4739 de la Misión Permanente de Turquía ante las Naciones Unidas, de 2 de marzo de 2004, relativa a la objeción de Turquía al Acuerdo entre la República de Chipre y la República Árabe de Egipto acerca de la Delimitación de la Zona Económica Exclusiva de 17 de febrero de 2003, tiene el honor de comunicar lo siguiente:

> En la nota antes mencionada, Turquía alega que la "delimitación de la zona económica exclusiva o de la plataforma continental en el Mediterráneo oriental, especialmente en las zonas que se sitúan más allá de las partes occidentales de la longitud 32º 12' 18", debe efectuarse mediante acuerdo entre los Estados interesados de la región, sobre la base del principio de equidad".
>
> Grecia, como uno de los "Estados interesados de la región", desearía reiterar su posición de larga data de que la delimitación de la plataforma continental o la zona económica exclusiva entre Estados cuyas costas (tanto continentales como insulares) se enfrentan debe efectuarse de conformidad con las normas pertinentes del derecho internacional, sobre la base del principio de la equidistancia/línea mediana. Así lo confirma una práctica constante y generalizada de los Estados, entre otras cosas, el Acuerdo entre la República de Chipre y la República Árabe de Egipto acerca de la Delimitación de la Zona Económica Exclusiva, recientemente adoptado.
>
> La Misión Permanente de Grecia ante las Naciones Unidas agradecería que el Secretario General publicara el contenido de la presente Nota en el próximo número del *Boletín del Derecho del Mar*".

La Misión Permanente de Grecia ante las Naciones Unidas aprovecha la oportunidad para reiterar al Secretario General de las Naciones Unidas las seguridades de su consideración más distinguida.

[1] Nota verbal de la Misión Permanente de Grecia ante las Naciones Unidas de fecha 24 de febrero de 2005.

كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم. استعلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى: الأمم المتحدة، قسم البيع في نيويورك أو في جنيف.

如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

Litho in United Nations, New York
ISBN 92-1-333372-2

05-31776 — Mayo 2006 — 225
United Nations publication