

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

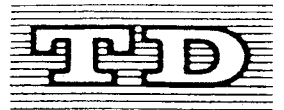
Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques

Adoptado por la Conferencia de las Naciones Unidas
sobre las Condiciones de Matriculación de Buques



NACIONES UNIDAS

1986



Distr.
GENERAL

TD/RS/CONF/23
13 de marzo de 1986

ESPAÑOL

Original: ARABE/CHINO/
ESPAÑOL/FRANCES/
INGLES/RUSO

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LAS
CONDICIONES DE MATRICULACION DE BUQUES

TEXTO DEL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LAS CONDICIONES DE INSCRIPCION DE LOS BUQUES

1. Para mayor facilidad de consulta por las delegaciones, se distribuye adjunto el texto del Convenio, antes de que se publique su versión impresa.
2. El Acta Final, a la que se adjuntará el Convenio en la versión impresa, ha sido distribuida ya con la signatura TD/RS/CONF/22.

INDICE

<u>Artículo</u>		<u>Página</u>
1.	Objetivos	2
2.	Definiciones	2
3.	Ambito de aplicación	3
4.	Disposiciones generales	3
5.	Administración marítima nacional	3
6.	Identificación y responsabilidad	4
7.	Participación de los nacionales en la propiedad o la dotación de los buques, o en ambas	5
8.	Propiedad de los buques	5
9.	Dotación de los buques	5
10.	Función de los Estados del pabellón en relación con la administración de las sociedades propietarias y de los buques	7
11.	Registro de buques	7
12.	Arrendamiento a casco desnudo	9
13.	Empresas conjuntas	9
14.	Medidas para proteger los intereses de los países proveedores de mano de obra	10
15.	Medidas para reducir al mínimo los efectos económicos perjudiciales	10
16.	Depositario	10
17.	Aplicación	10
18.	Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión	11
19.	Entrada en vigor	11
20.	Revisión y enmiendas	11
21.	Efectos de las enmiendas	12
22.	Denuncia	12

INDICE (continuación)

Anexos

	<u>Página</u>
I. Resolución 1 - Medidas para proteger los intereses de los países proveedores de mano de obra	14
II. Resolución 2 - Medidas para reducir al mínimo los efectos económicos perjudiciales	15
III. Flotas mercantes del mundo	16

Los Estados Partes en el presente Convenio,

Reconociendo la necesidad de fomentar la expansión ordenada del transporte marítimo mundial en conjunto,

Recordando la resolución 35/56 de la Asamblea General, de 5 de diciembre de 1980, que incluye en su anexo la Estrategia Internacional del Desarrollo para el Tercer Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo, en cuyo párrafo 128 se pide, entre otras cosas, que aumente la participación de los países en desarrollo en el transporte mundial del comercio internacional,

Recordando también que, de conformidad con la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar, de 1958, y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, ha de existir una relación auténtica entre el buque y el Estado del pabellón, y conscientes de la obligación del Estado del pabellón de ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su bandera con arreglo al principio de la relación auténtica,

Convencidos de que con tal fin el Estado del pabellón debería contar con una administración marítima nacional competente y adecuada,

Convencidos también de que, para ejercer de manera efectiva su función de control, el Estado del pabellón debería velar por que las personas encargadas de la administración y explotación de un buque inscrito en su registro fuesen fácilmente identificables y tenidas por responsables,

Convencidos asimismo de que las medidas encaminadas a que las personas encargadas de los buques sean más fácilmente identificables y tenidas por responsables podrían contribuir a combatir el fraude marítimo,

Reafirmando, sin perjuicio del presente Convenio, que cada Estado fija las condiciones de concesión de su nacionalidad a los buques, de inscripción de los buques en su territorio y del derecho a enarbolar su pabellón,

Movidos por el deseo de los Estados soberanos de resolver con ánimo de comprensión mutua y cooperación todas las cuestiones relativas a las condiciones de concesión de la nacionalidad a los buques y de inscripción de los buques,

Considerando que ninguna de las disposiciones del presente Convenio podrá entenderse en perjuicio de las disposiciones que, en las leyes y reglamentos nacionales de las Partes Contratantes en el presente Convenio, excedan de lo dispuesto en él,

Reconociendo las competencias de los organismos especializados y otras instituciones del sistema de las Naciones Unidas, según constan en sus respectivos instrumentos constitutivos, teniendo en cuenta las disposiciones que se puedan haber concertado entre las Naciones Unidas y los organismos, y entre los diferentes organismos e instituciones en sectores determinados,

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1

Objetivos

A los efectos de garantizar o, en su caso, consolidar la relación auténtica entre el Estado y los buques que enarbolan su pabellón, y para ejercer efectivamente sobre tales buques su jurisdicción y control en lo que respecta a la identificación y responsabilidad de propietarios y navieros y a las cuestiones administrativas, técnicas, económicas y sociales, el Estado del pabellón aplicará las disposiciones enunciadas en el presente Convenio.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Convenio:

Se entiende por "buque" cualquier embarcación con medios de propulsión propios destinada a la navegación marítima que se utiliza en el comercio marítimo internacional para el transporte de carga o pasajeros, o de ambos, con excepción de las embarcaciones de menos de 500 toneladas de registro bruto;

Se entiende por "Estado del pabellón" el Estado cuya bandera enarbola y está autorizado a enarbolar un buque;

Se entiende por "propietario", a menos que se indique claramente otra cosa, la persona natural o jurídica inscrita en el registro de buques del Estado de matrícula como propietario del buque;

Se entiende por "naviero" el propietario o el arrendatario a casco desnudo, o cualquier otra persona natural o jurídica a la que se hayan asignado formalmente las obligaciones del propietario o del arrendatario a casco desnudo;

Se entiende por "Estado de matrícula" el Estado en cuyo registro de buques se ha inscrito un buque;

Se entiende por "registro de buques" el registro oficial o registros oficiales en que constan los datos mencionados en el artículo 11 del presente Convenio;

Se entiende por "administración marítima nacional" cualquier autoridad u organismo estatal que sea establecido por el Estado de matrícula de conformidad con su legislación y que, conforme a esa legislación, esté encargado, entre otras cosas, de la aplicación de los acuerdos internacionales relativos al transporte marítimo y de la aplicación de las normas jurídicas y técnicas relativas a los buques sometidos a su jurisdicción y control;

Se entiende por "arrendamiento a casco desnudo" un contrato de arrendamiento de un buque por un tiempo determinado, en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y el control plenos del buque, incluido el derecho a designar el capitán y la tripulación por el período de arrendamiento;

Se entiende por "país proveedor de mano de obra" el país que proporciona gente de mar para servir en buques que enarbolan el pabellón de otro país.

Artículo 3

Ambito de aplicación

El presente Convenio se aplicará a todos los buques según se definen en el artículo 2.

Artículo 4

Disposiciones generales

1. Todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en alta mar.
2. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar.
3. Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado.
4. No se inscribirá ningún buque en los registros de buques de dos o más Estados a la vez, sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos 4 y 5 del artículo 11 y en el artículo 12.
5. Un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala, salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro.

Artículo 5

Administración marítima nacional

1. El Estado del pabellón contará con una administración marítima nacional competente y adecuada, que estará sometida a su jurisdicción y control.
2. El Estado del pabellón incorporará a su ordenamiento jurídico las reglas y normas internacionales aplicables, en particular las concernientes a la seguridad de los buques y de las personas a su bordo y a la prevención de la contaminación del medio marino.
3. La administración marítima del Estado del pabellón velará por:
 - a) que los buques que enarbolan la bandera de ese Estado cumplan sus leyes y reglamentos relativos a la inscripción de los buques y las reglas y normas internacionales aplicables, en particular las concernientes a la seguridad de los buques y de las personas a su bordo y a la prevención de la contaminación del medio marino;

b) que los buques que enarbolan la bandera de ese Estado sean reconocidos periódicamente por sus inspectores autorizados a fin de que se cumplan las reglas y normas internacionales aplicables;

c) que los buques que enarbolan la bandera de ese Estado lleven a bordo documentos, en particular aquellos que acrediten el derecho a enarbolar su bandera y otros documentos pertinentes válidos, incluidos los exigidos por los convenios internacionales en los que el Estado de matrícula sea Parte;

d) que los propietarios de los buques que enarbolan la bandera de ese Estado observen los principios de inscripción de los buques de conformidad con las leyes y reglamentos de ese Estado y las disposiciones del presente Convenio.

4. El Estado de matrícula exigirá toda la información pertinente que sea necesaria para la plena identificación y responsabilidad en lo concerniente a los buques que enarbolan su bandera.

Artículo 6

Identificación y responsabilidad

1. El Estado de matrícula consignará en su registro de buques, entre otras cosas, información relativa al buque y a su propietario o propietarios. La información concerniente al naviero, cuando el naviero no fuere el propietario, debería constar en el registro de buques o en el registro oficial de navieros que lleve el Registrador en su oficina o que le sea fácilmente accesible de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado de matrícula. El Estado de matrícula expedirá los documentos que acrediten la inscripción del buque.

2. El Estado de matrícula adoptará cuantas medidas fueren necesarias para que el propietario o propietarios, el naviero o navieros o cualquier otra persona a quienes se pueda tener por responsables de la administración y explotación de buques que enarbolan su pabellón puedan ser identificados fácilmente por las personas con un interés legítimo en obtener esa información.

3. Los registros de buques deberían estar a disposición de quienes tuvieren un interés legítimo en obtener la información consignada en ellos de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado del pabellón.

4. Todo Estado debería velar por que los buques que enarbolan su pabellón lleven documentación en la que conste información sobre la identidad del propietario o propietarios, el naviero o navieros y la persona o personas responsables de la explotación de tales buques y pongan esa información a disposición de las autoridades del Estado del puerto.

5. En todos los buques deberían llevarse diarios de a bordo que habrían de conservarse durante un período razonable a partir de la fecha del último asiento practicado, no obstante cualquier cambio de nombre del buque, y las personas que tuvieren un interés legítimo en obtener esa información deberían poder inspeccionar los diarios de a bordo y obtener copias, de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado del pabellón. En el supuesto de venta del buque y cambio de inscripción

a otro Estado, deberían conservarse los diarios de a bordo relativos al período anterior a la enajenación y las personas que tuvieran un interés legítimo en obtener esa información deberían poder inspeccionarlos y obtener copias, de conformidad con las leyes y reglamentos del anterior Estado del pabellón.

6. Todo Estado adoptará las medidas necesarias para que los buques que inscriba en su registro de buques tengan propietarios o navieros que sean adecuadamente identificables con objeto de que se pueda hacer efectiva su plena responsabilidad.

7. Todo Estado debería velar por que no se limitara la comunicación directa entre los propietarios de los buques que enarbolan su pabellón y los poderes públicos.

Artículo 7

Participación de los nacionales en la propiedad o la dotación de los buques, o en ambas

En lo concerniente a las disposiciones relativas a la propiedad y la dotación de los buques contenidas en los párrafos 1 y 2 del artículo 8 y en los párrafos 1 a 3 del artículo 9, respectivamente, y sin perjuicio de la aplicación de cualquier otra disposición del presente Convenio, el Estado de matrícula ha de cumplir las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del artículo 8 o las disposiciones de los párrafos 1 a 3 del artículo 9, aunque podrá cumplir unas y otras.

Artículo 8

Propiedad de los buques

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, el Estado de matrícula regulará en sus leyes y reglamentos la propiedad de los buques que enarbolan su bandera.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, el Estado del pabellón establecerá en esas leyes y reglamentos las correspondientes disposiciones sobre la participación de ese Estado o de sus nacionales como propietarios de los buques que enarbolan su bandera o en la propiedad de esos buques y sobre el grado de esa participación. Estas leyes y reglamentos deberían ser suficientes para que el Estado del pabellón pudiera ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su bandera.

Artículo 9

Dotación de los buques

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, el Estado de matrícula, al aplicar el presente Convenio, observará el principio de que una parte satisfactoria de la dotación de oficiales y tripulantes de los buques que enarbolan su

pabellón esté compuesta por nacionales suyos o por personas que estén domiciliadas o tengan legalmente su residencia permanente en ese Estado.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, al perseguir el objetivo mencionado en el párrafo 1 de este artículo y adoptar las medidas necesarias para ello, el Estado de matrícula tendrá en cuenta lo siguiente:

- a) la disponibilidad en el Estado de matrícula de gente de mar calificada;
- b) los convenios multilaterales o bilaterales u otros tipos de acuerdos válidos y ejecutables conforme a la legislación del Estado de matrícula;
- c) la explotación racional y económicamente viable de sus buques.

3. El Estado de matrícula debería aplicar lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo en relación con el buque, la sociedad o la flota.

4. El Estado de matrícula, de acuerdo con sus leyes y reglamentos, podrá autorizar a personas de otras nacionalidades a servir a bordo de los buques que enarbolan su pabellón de conformidad con las disposiciones pertinentes del presente Convenio.

5. Al perseguir el objetivo fijado en el párrafo 1 de este artículo, el Estado de matrícula debería, en cooperación con los propietarios, promover la educación y capacitación de sus nacionales o las personas que estén domiciliadas o tengan legalmente su residencia permanente en su territorio.

6. El Estado de matrícula velará por:

- a) que la dotación de los buques que enarbolan su pabellón sea del nivel y la competencia necesarios para garantizar la observancia de las reglas y normas internacionales aplicables, en particular las relativas a la seguridad en el mar;
- b) que las condiciones de empleo a bordo de los buques que enarbolan su pabellón sean conformes a las reglas y normas internacionales aplicables;
- c) que existan procedimientos jurídicos apropiados para la solución de los litigios civiles entre la gente de mar empleada a bordo de los buques que enarbolan su pabellón y sus empleadores;
- d) que la gente de mar, nacional y extranjera, tenga acceso en condiciones de igualdad a los mecanismos jurídicos apropiados para hacer respetar sus derechos contractuales en sus relaciones con empleadores.

Artículo 10

Función de los Estados del pabellón en relación con la administración de las sociedades propietarias y de los buques

1. El Estado de matrícula, antes de inscribir un buque en su registro de buques, velará por que la sociedad propietaria o una sociedad filial propietaria se halle establecida en su territorio o tenga en él su establecimiento principal, o ambas cosas, de conformidad con sus leyes y reglamentos.
2. Cuando la sociedad propietaria, una sociedad filial propietaria o el establecimiento principal de la sociedad propietaria no se hallen en el Estado del pabellón, ese Estado velará por que, antes de inscribir un buque en su registro de buques, exista un representante o administrador que sea nacional del Estado del pabellón o tenga en éste su domicilio. Ese representante o administrador podrá ser una persona natural o una persona jurídica debidamente establecida o constituida en el Estado del pabellón, según el caso, de conformidad con sus leyes y reglamentos, y debidamente facultada para actuar en nombre y por cuenta del propietario. En particular, ese representante o administrador debería tener capacidad para comparecer en juicio como demandado y para responder por el propietario de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado de matrícula.
3. El Estado de matrícula debería velar por que la persona o personas responsables de la administración y explotación de un buque que enarbola su pabellón estén en condiciones de cumplir las obligaciones financieras que puedan derivarse de la explotación de ese buque para cubrir los riesgos que están normalmente asegurados en el transporte marítimo internacional en relación con los daños a terceros. Con ese fin, el Estado de matrícula debería velar por que los buques que enarbolan su pabellón puedan presentar en cualquier momento documentos que acrediten la existencia de una garantía suficiente, como un seguro apropiado o cualquier otro medio equivalente. Asimismo, el Estado de matrícula debería velar por que exista un mecanismo apropiado, como un privilegio marítimo, una mutualidad, un seguro de salarios, un plan de seguridad social o cualquier garantía gubernamental prestada por un organismo competente del país de la persona responsable, fuere ésta propietario o naviero, para garantizar el pago de los salarios y de otras sumas adeudadas a la gente de mar enrolada en buques que enarbolan su pabellón en caso de falta de pago por parte de sus empleadores. El Estado de matrícula también podrá establecer en sus leyes y reglamentos cualquier otro mecanismo apropiado a tal efecto.

Artículo 11

Registro de buques

1. El Estado de matrícula establecerá un registro de los buques que enarbolan su pabellón, que se llevará en la forma que determine ese Estado y de conformidad con las disposiciones pertinentes del presente Convenio. Los buques autorizados por las leyes y reglamentos de un Estado a enarbolar su pabellón se inscribirán en ese registro a nombre del propietario o propietarios o, si las leyes y reglamentos nacionales así lo dispusieran, a nombre del arrendatario a casco desnudo.

2. En ese registro constarán, entre otras indicaciones, las siguientes:

- a) el nombre del buque y, en su caso, el nombre anterior y la inscripción anterior;
- b) el lugar de inscripción en el registro o el puerto de matrícula y el número o la marca oficial de identificación del buque;
- c) el indicativo de llamada internacional del buque, si se le hubiere asignado;
- d) el nombre de los constructores y el lugar y año de construcción del buque;
- e) la descripción de las principales características técnicas del buque;
- f) el nombre, la dirección y, en su caso, la nacionalidad del propietario o de cada uno de los propietarios;

y salvo que conste en otro documento público fácilmente accesible al Registrador del Estado del pabellón,

- g) la fecha de cancelación o de suspensión de la inscripción anterior del buque;
- h) el nombre, la dirección y, en su caso, la nacionalidad del arrendatario a casco desnudo, si las leyes y reglamentos nacionales dispusieren la inscripción de los buques tomados en arrendamiento a casco desnudo;
- i) la relación de cualquier crédito hipotecario u otros gravámenes análogos que pesen sobre el buque conforme a lo dispuesto por las leyes y reglamentos nacionales.

3. Además, en ese registro también deberían constar:

- a) si hay más de un propietario, la proporción del buque que es propiedad de cada uno de ellos;
- b) el nombre, la dirección y, en su caso, la nacionalidad del naviero, cuando el naviero no fuere el propietario o el arrendatario a casco desnudo.

4. Antes de inscribir un buque en su registro de buques, el Estado debería cerciorarse de la cancelación de la inscripción anterior, si la hubiere.

5. En el caso de un buque tomado en arrendamiento a casco desnudo, el Estado debería cerciorarse de la suspensión del derecho a enarbolar la bandera del anterior Estado del pabellón. Tal inscripción se efectuará previa acreditación de la suspensión de la precedente inscripción en lo concerniente a la nacionalidad del buque bajo el anterior Estado del pabellón y la indicación de los gravámenes de cualquier género inscritos.

Artículo 12

Arrendamiento a casco desnudo

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 11 y de conformidad con sus leyes y reglamentos, un Estado podrá conceder la inscripción y el derecho de enarbolar su pabellón a un buque tomado en arrendamiento a casco desnudo por un arrendatario en ese Estado, durante el período del arrendamiento.
2. Cuando propietarios o arrendatarios en Estados Partes en el presente Convenio realicen tales actividades de arrendamiento a casco desnudo, se deberían cumplir plenamente las condiciones de inscripción contenidas en el presente Convenio.
3. Para alcanzar el objetivo del cumplimiento y para los efectos de la aplicación de los requisitos establecidos en el presente Convenio en el caso de un buque así tomado en arrendamiento a casco desnudo, se considerará que el arrendatario es el propietario. Sin embargo, el presente Convenio no tiene por objeto establecer derechos de propiedad sobre el buque tomado en arrendamiento distintos de los estipulados en el contrato de arrendamiento a casco desnudo de que se trate.
4. El Estado debería velar por que el buque tomado en arrendamiento a casco desnudo y que enarbole su pabellón, de conformidad con los párrafos 1 a 3 de este artículo, esté sujeto plenamente a su jurisdicción y control.
5. El Estado en que esté matriculado el buque tomado en arrendamiento a casco desnudo velará por que se notifique al anterior Estado del pabellón la cancelación de la inscripción del buque arrendado a casco desnudo.
6. Para todas las cláusulas y condiciones, salvo las mencionadas en este artículo, concernientes a las relaciones de las partes en un arrendamiento a casco desnudo rige la libertad de contratación de esas partes.

Artículo 13

Empresas conjuntas

1. Las Partes Contratantes en el presente Convenio, de conformidad con su política nacional, su legislación y las condiciones de inscripción de los buques contenidas en el presente Convenio, deberían promover empresas conjuntas entre propietarios de distintos países y, con tal fin, deberían adoptar disposiciones apropiadas, en particular mediante la protección de los derechos contractuales de las partes en empresas conjuntas, para fomentar la creación de esas empresas conjuntas con objeto de desarrollar la industria nacional del transporte marítimo.
2. Se debería invitar a las instituciones financieras regionales e internacionales y a los organismos de asistencia a que contribuyeran, en todo cuanto fuese pertinente, a la creación o consolidación, o ambas cosas, de empresas conjuntas en el sector del transporte marítimo de los países en desarrollo, particularmente de los menos adelantados.

Artículo 14

Medidas para proteger los intereses de los países proveedores de mano de obra

1. Con objeto de salvaguardar los intereses de los países proveedores de mano de obra y de reducir al mínimo la supresión de puestos de trabajo y las consiguientes perturbaciones económicas, de haberlas, en esos países, en particular en los países en desarrollo, como resultado de la adopción del presente Convenio, debería darse carácter urgente a la aplicación, entre otras, de las medidas contenidas en la resolución 1, que figura en un anexo del presente Convenio.

2. A fin de crear condiciones favorables para cualquier contrato o acuerdo que pueda concertarse entre los propietarios o los navieros y los sindicatos de trabajadores del mar u otras organizaciones representativas de los trabajadores del mar, podrán celebrarse acuerdos bilaterales entre Estados del pabellón y países proveedores de mano de obra concernientes al enrolamiento de la gente de mar de esos países proveedores de mano de obra.

Artículo 15

Medidas para reducir al mínimo los efectos económicos perjudiciales

Con objeto de reducir al mínimo los efectos económicos perjudiciales que pudieran producirse en los países en desarrollo en el curso del proceso de adaptación y aplicación de condiciones que se ajusten a los requisitos establecidos en el presente Convenio, debería darse carácter urgente a la aplicación, entre otras, de las medidas contenidas en la resolución 2, que figura en un anexo del presente Convenio.

Artículo 16

Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas será el depositario del presente Convenio.

Artículo 17

Aplicación

1. Las Partes Contratantes adoptarán las medidas legislativas o de otra índole necesarias para aplicar el presente Convenio.

2. Cada Parte Contratante comunicará al depositario, en los plazos apropiados, el texto de las medidas legislativas o de otra índole que haya adoptado para aplicar el presente Convenio.

3. El depositario transmitirá a las Partes Contratantes que lo soliciten el texto de las medidas legislativas o de otra índole que se le hayan comunicado a tenor de lo dispuesto en el párrafo 2 de este artículo.

Artículo 18

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. Todos los Estados tienen derecho a adquirir la calidad de Parte Contratante en el presente Convenio mediante:

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

2. El presente Convenio estará abierto a la firma desde el 1º de mayo de 1986 hasta el 30 de abril de 1987, inclusive, en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, y después permanecerá abierto a la adhesión.

3. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del depositario.

Artículo 19

Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que al menos 40 Estados, cuyo tonelaje represente en conjunto, como mínimo, el 25% del tonelaje mundial, hayan llegado a ser Partes Contratantes en él de conformidad con el artículo 18. A los efectos de este artículo, se considerará que el tonelaje es el que figura en el anexo III del presente Convenio.

2. Para cada Estado que llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio después de que se hayan cumplido las condiciones para la entrada en vigor establecidas en el párrafo 1 de este artículo, el Convenio entrará en vigor para ese Estado doce meses después de la fecha en que ese Estado haya llegado a ser Parte Contratante.

Artículo 20

Revisión y enmiendas

1. A la expiración de un plazo de ocho años contado desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, toda Parte Contratante podrá, mediante comunicación escrita al Secretario General de las Naciones Unidas, proponer enmiendas concretas al presente Convenio y solicitar que se convoque una conferencia de revisión para examinar las enmiendas propuestas. El Secretario General transmitirá esa comunicación a todas las Partes Contratantes. Si dentro de los doce meses siguientes a la

fecha de transmisión de la comunicación, los dos quintos por lo menos de las Partes Contratantes responden favorablemente a la solicitud, el Secretario General convocará la Conferencia de Revisión.

2. El Secretario General de las Naciones Unidas transmitirá a todas las Partes Contratantes los textos de cualesquiera propuestas de enmienda o las opiniones concernientes a las enmiendas por lo menos seis meses antes de la fecha de apertura de la Conferencia de Revisión.

Artículo 21

Efectos de las enmiendas

1. Las decisiones de la Conferencia de Revisión concernientes a las enmiendas se adoptarán por consenso o, si se pide votación, por mayoría de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes. El Secretario General de las Naciones Unidas comunicará las enmiendas adoptadas por esa Conferencia a todas las Partes Contratantes para su ratificación, aceptación o aprobación, y a todos los Estados signatarios del Convenio, para su información.

2. La ratificación, aceptación o aprobación de las enmiendas adoptadas por una conferencia de revisión se realizará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.

3. Toda enmienda adoptada por una conferencia de revisión entrará en vigor solamente respecto de las Partes Contratantes que la hayan ratificado, aceptado o aprobado el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su ratificación, aceptación o aprobación por dos tercios de las Partes Contratantes. Respecto de todo Estado que ratifique, acepte o apruebe una enmienda después de que la hayan ratificado, aceptado o aprobado dos tercios de las Partes Contratantes, la enmienda entrará en vigor después de su ratificación, aceptación o aprobación por ese Estado.

4. Todo Estado que llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio después de la entrada en vigor de una enmienda será considerado, de no haber manifestado una intención diferente:

- a) Parte en el presente Convenio en su forma enmendada; y
- b) Parte en el Convenio no enmendado con respecto a toda Parte Contratante que no esté obligada por la enmienda.

Artículo 22

Denuncia

1. Toda Parte Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación al efecto hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario, salvo que en la notificación se señale un plazo más largo.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados, han firmado el presente Convenio en las fechas que se indican.

HECHO en Ginebra el día siete de febrero de mil novecientos ochenta y seis, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

Anexo I

Resolución 1

Medidas para proteger los intereses de los países
proveedores de mano de obra

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de Buques,

Habiendo adoptado el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques,

Recomienda lo siguiente:

1. Los países proveedores de mano de obra deberían regular las actividades de las agencias sujetas a su jurisdicción que proporcionan gente de mar a los buques que enarbolan el pabellón de otro país, a fin de que las condiciones contractuales ofrecidas por esas agencias impidan los abusos y contribuyan al bienestar de la gente de mar. Para proteger a su gente de mar, los países proveedores de mano de obra podrán exigir, entre otras cosas, que los propietarios o los navieros de los buques en que aquéllos trabajen u otras organizaciones apropiadas proporcionen una garantía adecuada del tipo de la mencionada en el artículo 10;

2. Los países en desarrollo proveedores de mano de obra podrán consultarse a fin de armonizar en todo lo posible sus políticas con respecto a las condiciones en que proporcionarán mano de obra de conformidad con estos principios y, de ser necesario, podrán armonizar su legislación a este respecto;

3. La UNCTAD, el PNUD y otros organismos internacionales apropiados deberían prestar a los países en desarrollo proveedores de mano de obra que lo solicitaran asistencia para formular disposiciones legislativas apropiadas sobre la inscripción de buques y para atraer la inscripción de buques en sus registros, teniendo en cuenta el presente Convenio;

4. La OIT debería proporcionar a los países proveedores de mano de obra que lo solicitaran asistencia para la adopción de medidas destinadas a reducir al mínimo en los países proveedores de mano de obra la supresión de puestos de trabajo y las consiguientes perturbaciones económicas, de haberlas, que puedan resultar de la adopción del presente Convenio;

5. Las organizaciones internacionales apropiadas del sistema de las Naciones Unidas deberían proporcionar a los países proveedores de mano de obra que lo solicitaran asistencia para la educación y capacitación de la gente de mar, inclusive servicios de capacitación y equipo.

Anexo II

Resolución 2

Medidas para reducir al mínimo los efectos
económicos perjudiciales

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de Buques,

Habiendo adoptado el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques,

Recomienda lo siguiente:

1. La UNCTAD, el PNUD, la OMI y otros organismos internacionales pertinentes deberían prestar a los países que puedan verse afectados por el presente Convenio, y que lo soliciten, asistencia técnica y financiera para formular y aplicar una legislación moderna y eficaz con miras al desarrollo de sus flotas de conformidad con las disposiciones del presente Convenio;
2. La OIT y otros organismos internacionales pertinentes también deberían prestar a esos países, previa solicitud, asistencia en la preparación y ejecución de los programas que resulten necesarios en materia de educación y capacitación de su gente de mar;
3. El PNUD, el Banco Mundial y otros organismos internacionales pertinentes deberían prestar a esos países, previa solicitud, asistencia técnica y financiera para la ejecución de planes, programas y proyectos nacionales de desarrollo que corrijan las perturbaciones económicas que puedan resultar de la adopción del presente Convenio.

Anexo III

Flotas mercantes del mundo

Buques de 500 trb o más

Al 1º de julio de 1985

	Toneladas de registro bruto (trb)
Albania	52 698
Alemania, República Federal de	5 717 767
Angola	71 581
Arabia Saudita	2 868 689
Argelia	1 332 863
Argentina	2 227 252
Australia	1 877 560
Austria	134 225
Bahamas	3 852 385
Bahrein	26 646
Bangladesh	300 151
Barbados	4 034
Bélgica	2 247 571
Benin	2 999
Birmania	94 380
Bolivia	14 913
Brasil	5 935 899
Bulgaria	1 191 419
Cabo Verde	8 765
Camerún	67 057
Canadá	841 048
Colombia	357 668
Comoras	649
Corea, República de	6 621 898
Corea, República Popular Democrática de	470 592
Costa Rica	12 616
Côte d'Ivoire	124 706

Anexo III (continuación)

	Toneladas de registro bruto (trb)
Cuba	784 664
Checoslovaquia	184 299
Chile	371 468
China	10 167 450
-Chipre	8 134 083
Dinamarca	4 677 360
Djibouti	2 066
Dominica	500
Ecuador	417 372
Egipto	835 995
Emiratos Arabes Unidos	805 318
España	5 650 470
Estados Unidos de América	13 922 244
Etiopía	54 499
Fiji	20 145
Filipinas	4 462 291
Finlandia	1 894 485
Francia	7 864 931
Gabón	92 687
Gambia	1 597
Ghana	99 637
Grecia	30 751 092
Guatemala	15 569
Guinea	598
Guinea Ecuatorial	6 412
Guyana	3 888
Honduras	301 786
Hungría	77 182
India	6 324 145
Indonesia	1 604 427
Irán (República Islámica del)	2 172 401

Anexo III (continuación)

	Toneladas de registro bruto (trb)
Iraq	882 715
Irlanda	161 304
Islandia	69 460
Islas Feroe	39 333
Islas Salomón	1 018
Israel	541 035
Italia	8 530 108
Jamahiriya Arabe Libia	832 450
Jamaica	7 473
Japón	37 189 376
Jordania	47 628
Kampuchea Democrática	998
Kenya	1 168
Kiribati	1 480
Kuwait	2 311 813
Líbano	461 525
Liberia	57 985 747
Madagascar	63 115
Malasia	1 708 599
Maldivas	125 958
Malta	1 836 948
Marruecos	377 702
Mauricio	32 968
Mauritania	1 581
México	1 282 048
Mónaco	3 268
Mozambique	17 013
Nauru	64 829
Nicaragua	15 869
Nigeria	396 525
Noruega	14 567 326

Anexo III (continuación)

	Toneladas de registro bruto (trb)
Nueva Zelanda	266 285
Omán	10 939
Países Bajos	3 628 871
Pakistán	429 973
Panamá	39 366 187
Papua Nueva Guinea	10 671
Paraguay	38 440
Perú	640 968
Polonia	2 966 534
Portugal	1 280 065
Qatar	339 725
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	13 260 290
Bermudas	969 081
Gibraltar	568 247
Hong Kong	6 820 100
Islas Caimán	313 755
Islas Turcos y Caicos	513
Islas Vírgenes Británicas	1 939
Montserrat	711
Santa Elena	3 150
Total (Reino Unido)	21 937 786
República Arabe Siria	40 506
República Democrática Alemana	1 235 840
República Dominicana	35 667
Rumania	2 769 937
Samoa	25 644
San Vicente y las Granadinas	220 490
Senegal	19 426
Singapur	6 385 919
Somalia	22 802
Sri Lanka	617 628

Anexo III (continuación)

	Toneladas de registro bruto (trb)
Sudáfrica	501 386
Sudán	92 700
Suecia	2 951 227
Suiza	341 972
Suriname	11 181
Tailandia	550 585
Tanzanía, República Unida de	43 471
Togo	52 677
Tonga	13 381
Trinidad y Tabago	9 370
Túnez	274 170
Turquía	3 532 350
Uganda	3 394
Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas	16 767 526
Uruguay	144 907
Vanuatu	132 979
Venezuela	900 305
Viet Nam	277 486
Yemen Democrático	4 229
Yugoslavia	2 648 415
Zaire	70 127
No asignados	4 201 669
Total mundial	383 533 282

(Véanse fuente y notas en la página siguiente.)

(Fuente y notas del anexo III):

Fuente: Compilado sobre la base de los datos proporcionados por los Servicios de Información sobre el Transporte Marítimo del Lloyd's de Londres.

Notas: i) Tipos de buques incluidos:

- Petroleros
 - Petroleros/buques cisterna para productos químicos
 - Buques cisterna para productos químicos
 - Otros buques cisterna (comerciales)
 - Buques para el transporte de gas licuado
 - Graneleros/petroleros (incluyendo mineraleros/petroleros)
 - Mineraleros y graneleros
 - Buques de carga general
 - Buques portacontenedores (totalmente celulares y portagabarras)
 - Buques para el transporte de vehículos
 - Transbordadores, buques de pasaje y buques mixtos de pasaje y carga
 - Buques para el transporte de ganado
- ii) Con exclusión de la flota de reserva de los Estados Unidos de América y de las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.

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.
