
PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

03-17-88 DECRETO de promulgación del convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, adoptado en la ciudad de Ginebra, Suiza, el 7 de febrero de 1986.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

MIGUEL DE LA MADRID H., Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

El día siete del mes de agosto del año de mil novecientos ochenta y seis, el Plenipotenciario de los Estados Unidos Mexicanos, debidamente autorizado al efecto firmó, ad referendum, el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques adoptado en la ciudad de Ginebra, Suiza, el día siete del mes de febrero del año de mil novecientos ochenta y seis.

El citado Convenio fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el día cuatro del mes de noviembre del año de mil novecientos ochenta y siete, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del día nueve del mes de diciembre del propio año.

El instrumento de ratificación, firmado por mí, el día diez del mes de diciembre del año de mil novecientos ochenta y siete, fue depositado ante el Secretario General de las Naciones Unidas, el día veintiuno del mes de enero del año de mil novecientos ochenta y ocho.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la Fracción Primera del Artículo Ochenta y Nueve de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, a los quince días del mes de febrero del año de mil novecientos ochenta y ocho.- Miguel de la Madrid H.- Rúbrica.- El Secretario de Relaciones Exteriores, Bernardo Sepúlveda Amor.- Rúbrica.

El C. Licenciado Alfonso de Rosenzweig-Díaz, Subsecretario de Relaciones Exteriores, Certifica:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada del Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, adoptado en la ciudad de Ginebra, Suiza, el día siete del mes de febrero del año de mil novecientos ochenta y seis, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

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

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 tuvieran 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 periodo razonable a partir de la fecha del último asiento practicado, no obstante cualquier cambio de nombre del buque, y las personas que tuvieran 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 periodo 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 porque, 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 este 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 porque 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 dispusieran 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 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 porque el buque tomado en arrendamiento a casco desnudo y que enarbole su pabellón, de conformidad con los párrafos 1 a 3 de este artículo, este sujeto plenamente a su Jurisdicción y control.

5. El Estado en que este matriculado el buque tomado en arrendamiento a casco desnudo velará porque 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.

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

Artículo 19

Entrada en Vigor

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 Países 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 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 entrara 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 deberán 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 55 trb o más

Al 1º de julio de 1985

-----CE-----‰

	• 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	•	470 592	•
• Costa Rica	•	12 616	•
• Côte d'Ivoire	•	124 706	•
• 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	•	13 992 244	•
• 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	•
• 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	•
• Nueva Zelandia	•	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	•
• Sudáfrica	•	501 386	•
• Sudán	•	92 700	•
• Suecia	•	2 951 227	•
• Suiza	•	341 972	•

• Suriname	•	11 181	•
• Tailandia	•	550 585	•
• Tanzania, República Unida de	•	43 471	•
• Togo	•	52 677	•
• Tonga	•	13 381	•
• Trinidad y Tobago	•	9 370	•
• Túnez	•	274 170	•
• Turquía	•	3 532 350	•
• Uganda	•	3 394	•
• Unión de Repúblicas Socialistas	•		•
• Soviéticas	•	16 767 526	•
• Uruguay	•	144 907	•
• Vanuata	•	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	•

Š-----<-----

(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.

I hereby certify that the foregoing text is a true copy of the United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, with annexes, concluded at Geneva on 7 February 1986, as the said Convention was opened for signature. The original of the Convention is deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Je certifie que le texte qui precede est une copie conforme de la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, avec annexes, conclue a Geneve le 7 février 1986, telle que ladite Convention a été ouverte à la signature. L'original de la Convention est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

For the Secretary-General, Pour le Secrétaire général,

The Legal Counsel: Le Conseiller juridique:

Carl-August Fleischhauer

United Nations, New York Organisation des Nations Unies

17 April 1986 New York, le 17 avril 1986

La presente es copia fiel y completa en español del Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, adoptado en la ciudad de Ginebra, Suiza, el día siete del mes de febrero del año de mil novecientos ochenta y seis. Extiendo la presente, en veinticinco páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los quince días del mes de febrero del año de mil novecientos ochenta y ocho, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- El Subsecretario de Relaciones Exteriores, Alfonso de Rosenzweig-Díaz.- Rúbrica.